IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 21)
z dnia 12 lutego 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 21)

12 lutego 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury na temat stopnia zaawansowania prac przygotowawczych i planów finansowych zabezpieczających realizację inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Piotr Ciach** naczelnik wydziału w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Arkadiusz Gardzielik** główny specjalista w Wydziale Zarządzania Nieruchomościami Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej, **Monika Milwicz** radca ministra w Departamencie Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Szymon Tyburski** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury NIK, **Michał Olszewski** wiceprezydent m.st. Warszawy wraz ze współpracownikami, **Waldemar Brzywczy** wójt gminy Baranów, **Robert Pindor** przewodniczący Rady Społecznej ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Janusz Janiszewski** p.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Merchel** prezes Zarządu PKP PLK wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Mariusz Szpikowski** prezes Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, **Mikołaj Wild** prezes Zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Bogucka** dyrektor Departamentu Strategii i Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Andrzej Rode** doradca Zarządu PLL LOT, **Grzegorz Brychczyński** wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, **Adrian Furgalski** prezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Zbigniew Czerwiński** wiceprzewodniczący Zarządu Związku Zawodowego Pracowników Technicznych PAŻP, **Stanisław Drzewiecki** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Kierowców i Motorniczych wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów, witam pana ministra Marcina Horałę.

Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia jest informacja Ministra Infrastruktury na temat stopnia zaawansowania prac przygotowawczych i planów finansowych zabezpieczających realizację inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Czy są uwagi do porządku obrad? Nie widzę. W związku z powyższym przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Poproszę pana ministra Horałę o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Bardzo dziękuję, dziękując jednocześnie państwu za zaproszenie. Myślę, że nasze poprzednie spotkanie było niezwykle merytoryczne i ciekawe dla wszystkich. Mam nadzieję, że i to również takie będzie.

Pozwolę sobie rozpocząć od krótkiej prezentacji, dlatego państwa przepraszam, że usiądę tyłem do sali, ale chcę być przodem do ekranu, żeby widzieć o czym mówię, a później, na czas dyskusji…

Głos z sali:

Jest drugi ekran naprzeciwko.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tak, ale daleko, a ja jestem trochę słabowidzący.

Szanowni państwo, na początek może dwa słowa na poziomie makro. Jeżeli patrzymy obecnie na polski system transportowy, strukturalny, to możemy zdefiniować kilka kluczowych, powiedziałbym, strategicznych problemów, o które za chwilę jako państwo, społeczeństwo i gospodarka byśmy się rozbili, zderzylibyśmy się z nimi z bardzo opłakanym skutkiem.

Pierwszym z nich jest praktycznie wyczerpana przepustowość portów lotniczych Mazowsza: Okęcie – praktycznie pełne, Modlin – właściwie więcej niż pełny. Pytanie: Co dalej? Czy na przykład jesteśmy w stanie rozbudować Port Lotniczy Okęcie w Warszawie na tyle, aby był on z kolei w stanie przyjąć kolejne 20 mln pasażerów, bo teraz właśnie zbliża się do takiej liczby? Odpowiedź brzmi oczywiście nie, chociażby z przyczyn naturalnych, ponieważ lotnisko znajduje się w środku Warszawy i nikt poważny takich opcji jak na przykład wyburzenie Ursynowa w celu zbudowania drugiej części portu lotniczego nie będzie oczywiście rozważał.

Pojawiła się zatem potrzeba oraz pytanie, jak obsłużyć rosnący w Polsce ruch lotniczy, a jednocześnie jak wykorzystać pewną szansę, którą można określić jako brak w Europie Środkowo-Wschodniej dużego przesiadkowego hubu lotniczego. Polska jako największy kraj, dostarczający przede wszystkim największych potoków pasażerów, ale także i towarów, jest niewątpliwie państwem w naturalny sposób predestynowanym do tego, żeby właśnie w naszym kraju powstał taki hub dla całej Europy Środkowo-Wschodniej.

Należy jeszcze wziąć pod uwagę kwestie czysto geograficzne. Jeżeli sobie narysujemy linie proste łączące kluczowe porty lotnicze Dalekiego Wschodu i Europy, to się okaże, że znakomita część tych linii przechodzi przez polskie terytorium lub bardzo blisko niego, a więc to jest również kwestia ekonomii, kwestia kosztów, chociażby paliwa lotniczego, a więc mamy kolejny argument za tym, że gdzieś w Polsce może powstać lotniczy hub.

Kolejny problem, jaki mamy, to system transportowy – drogowy, a przede wszystkim kolejowy – który mamy obecnie, a który odziedziczyliśmy po szeregu zaszłości historycznych, po zaborach, po planach mobilizacyjnych Układu Warszawskiego, które określały, gdzie dana dywizja będzie niosła pokój do Europy Zachodniej i w związku z tym powstawało zaplecze logistyczne. Nie jest to system, który byłby zaprojektowany pod potrzeby Polaków i polskiego społeczeństwa dla takiego kształtu Polski, jaki mamy obecnie. Do niedawna widać było w tym systemie bardzo wyraźnie linie zaborów. Teraz jest to trochę mniej widoczne, ale stało się tak głównie w wyniku zlikwidowania gęstych połączeń kolejowych na terenach poniemieckich, co nie jest generalnie rozwiązaniem, które byśmy aprobowali. Chcielibyśmy bowiem zwiększać Polakom dostępność do transportu kolejowego, to przede wszystkim, i do transportu w ogóle.

Tak więc jest to kolejna potrzeba i stąd Centralny Port Komunikacyjny nie bez przyczyny nazywamy, jako projekt, portem komunikacyjnym, a nie portem lotniczym. Oczywiście jego najważniejszym komponentem ma być nowe lotnisko, ale ma to być pewien przełom w całym systemie transportowym kraju, ma to być coś, co nazywamy agentem zmiany, który będzie takim czynnikiem, katalizatorem tychże zmian, a one pozwolą nam na zbudowanie nowego systemu transportowego.

Na zakończenie części ogólnej, żeby było bardziej obrazowo, to porównam to zagadnienie do kwestii garnituru. Nasz obecny system transportowy to używany garnitur, po kimś, uszyty nie na naszą miarę, nie na miarę współczesnej Polski. Można go od biedy nosić, ale tu jest za krótki, tam za długi, a tu za ciasny. My chcemy natomiast uszyć garnitur na miarę, który będzie nam idealnie pasował, a to, co nazywa się w angielskojęzycznym dyskursie *connectivity*, nie ma chyba zręcznego tłumaczenia tego słowa na polski, wielu słusznie mówi, że w najbliższych latach będzie jednym z głównych czynni-

ków sukcesu gospodarek i krajów. Państwa, które będą miały dobre albo bardzo dobre *connectivity*, będą zdecydowanie wygrywały z tymi, które takim wskaźnikiem nie mogą się pochwalić. W Polsce to obecnie wygląda nie najlepiej, a dzięki Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu ma się zmienić.

Kilka ogólnych informacji, ponieważ na przykład w przestrzeni publicznej funkcjonowała wiadomość, że CPK jest portem lotniczym obliczonym na 100 mln pasażerów, czyli zasadniczo byłby to największy port lotniczy świata. W pierwszym etapie, który teraz projektujemy, CPK miałby obsługiwać 45 mln pasażerów. To jest realne założenie tego, co potrzebujemy i tego, co możemy przygotować na najbliższe lata z opcją, z pozostawieniem gruntów, terenów i infrastruktury pod to, że gdyby w niedającej się przewidzieć przyszłości zaszła taka potrzeba, to możemy wtedy bezproblemowo zacząć budować drugi etap, który zbliży nas do liczby 100 mln pasażerów. Na razie jednak jest to ok. 45 mln pasażerów.

Jeśli na zagadnienie spojrzymy niejako z drugiej strony, czyli 19 mln pasażerów na Okęciu, 3 mln w Modlinie, to zauważymy, że już tylko sam wzrost organiczny plus dodatkowi pasażerowie związani z ofertą hubu, z ofertą przesiadkową, pokazują, iż już w chwili otwarcia CPK pojawi się konieczność obsługi 25–27 mln pasażerów, czyli mamy jeszcze pewien horyzont wzrostu, ale nie jest też tak, że nowy port lotniczy na starcie będzie miał świecić pustkami. Od samego początku będzie sensownie wykorzystany.

Szanowni państwo, oczywiście CPK to ogromny program inwestycyjny. Kiedy ma się na myśli filary, nogi projektu, to zasadniczo są one trzy. Pierwszy filar to lotnisko. O nim powiedziałem już dwa słowa. Drugi filar to połączenia kolejowe. W sumie 1600 km wybudowanych nowych linii kolejowych plus kolejne tysiące kilometrów zmodernizowanych. Planuje się 10 głównych tzw. szprych, czyli połączeń koncentrycznie biegnących do Centralnego Portu Komunikacyjnego ze wszystkich części Polski. Jak bowiem mówią osoby, które znają się na transporcie, dotychczasowy model połączeń „point to point” będzie raczej odchodził i zmieniał się w kierunku tzw. modelu piasty i szprych. W tym przypadku piastą będzie Centralny Port Komunikacyjny, a szprychami linie kolejowe, które będą dowozić do tego portu, ale również dowozić pasażerów pomiędzy różnymi częściami kraju via CPK czy dzięki CPK. Znaczącą częścią tego ruchu będą pewnie osoby, które nie będą wysiadały na CPK i z niego korzystały, będę natomiast szybko i sprawnie podróżowały po Polsce koleją.

Szanowni państwo, zakładamy, że będzie to kolej dużych prędkości, czyli na polskie warunki jeżdżąca ok. 250 km/h, z trasowaniem, z łukami i z pracami ziemnymi, które pozwolą, w razie potrzeby, bezproblemowo podwyższyć w przyszłości prędkość przejazdu do 350 km/h. Szybsze połączenia, przy polskiej sieci osadniczej, nie są w naszej opinii potrzebne, ponieważ chcemy, żeby nie były to trasy tylko pomiędzy pięcioma największymi polskimi aglomeracjami, ale żeby również mniejsze i średnie miasta uzyskały połączenia, żeby przede wszystkim mieszkańcy tych miast uzyskali sposobność uczestniczenia w rynku pracy, możliwość korzystania z dóbr kultury dzięki podłączeniu do sieci komunikacyjnej na najwyższym poziomie. Jak państwo widzicie na ekranie, w bezpośrednim zasięgu połączeń kolejowych znajdzie się 24 mln ludzi i 179 powiatów, w których te połączenia będą możliwe.

Następny slajd pokazuje przykładowe czasy przejazdu przy założeniu pełnej realizacji programu kolejowego. To, co musimy mieć na dziś, na dzień zero, czyli w momencie startu portu lotniczego, to połączenie CPK–Warszawa–Łódź. 45 minut potrwa podróż z Warszawy do Łodzi, 40 minut z Łodzi do CPK i 15 minut z Warszawy do CPK, z Dworca Centralnego. Jak spojrzymy dalej, to mamy połączenie Warszawa–Kraków w 1 godzinę 50 minut, Kraków–Katowice w 35 minut, Warszawa – Poznań w niecałe 2 godziny, Warszawa–Wrocław w niecałe 2 godziny, Warszawa–Gdańsk w 2 godziny i 5 minut. Te czasy odnoszą się oczywiście do przejazdów pomiędzy największymi miastami, ale należy pamiętać, że każdy z tych pociągów, albo przynajmniej część z nich, będzie się zatrzymywała po drodze w mniejszych miejscowościach. Można więc powiedzieć, że główna, przełomowa korzyść nie będzie widoczna z perspektywy Gdańska, Bydgoszczy czy Katowic, ale z perspektywy Płocka, Ostrołęki, Łomży, miast tej wielkości, które teraz prawie w ogóle nie są skomunikowane, w przypadku Łomży czy Jastrzębia Zdroju

w ogóle. W większości miast mamy najwyżej jedno lub dwa połączenia dziennie do stolicy i to takie, którymi podróż trwa bardzo długo. Tego rodzaju miasta zyskają w przyszłości 5, 6 lub 8 połączeń dziennie, w częstszym takcie i znacznie szybszych niż obecnie. Następny slajd pokazuje nasz cel końcowy, tzn. wszyscy mieszkańcy Polski znajdują się w zasięgu stacji kolejowej, w odległości nie większej niż 30 km.

Jeśli chodzi o cały program CPK, to w jego komponencie lądowym najważniejszy jest oczywiście program kolejowy, ale istnieje też program drogowy, czyli budowa obwodnicy aglomeracji warszawskiej, obwodnicy autostradowej i nowego przebiegu drogi ekspresowej S10. CPK, bo jeżeli mówimy o lokalizacji, dlaczego tam, a dlaczego nie w Modlinie albo w jakimś innym miejscu, to odpowiedź jest taka, że Centralny Port Komunikacyjny musi być położony, jak wskazuje nazwa, centralnie, czyli tam, gdzie zbiegają się szlaki komunikacyjne z całej Polski. Miejsce, które wyznaczyliśmy, czyli gmina Baranów i kawałki gmin sąsiadujących, jest miejscem, które po pierwsze, jest całkowitym tzw. greenfieldem, czyli obszarem rolniczym, gdzie nie ma potrzeby przeprowadzania stosunkowo dużych wysiedleń, wyburzeń ani niszczenia czegokolwiek, co by w tym miejscu wcześniej było albo ograniczało inwestycję. To jest jedna z dużych nauk płynących na przykład ze słynnej porażki budowy lotniska w Berlinie. Znacznie trudniej jest bowiem budować, wpasowując się w istniejącą zabudowę i układ infrastruktury, a znacznie łatwiej wszystko zaprojektować od nowa na greenfieldzie. Przepraszam za ten anglicyzm, ale w tym biznesie on dość często występuje.

Lokalizacja, o której mówimy, znajduje się pod Warszawą, szybka kolej dojeżdża tam ze stolicy w 15 minut, ale co ważne, to miejsce jest także pomiędzy Warszawą a Łodzią. Z Łodzi dojeżdżać się tam będzie w ok. pół godziny. Tak więc CPK będzie zlokalizowany pomiędzy największą a trzecią największą aglomeracją w Polsce oraz blisko przecięcia autostrady A1 i A2, tuż obok projektowanej obwodnicy aglomeracji warszawskiej, obwodnicy autostradowej i dodatkowo jeszcze obok końca Centralnej Magistrali Kolejowej, którą oczywiście jako CMK Północ chcemy dokończyć, tak jak powinna być dokończona od samego początku, czyli doprowadzić ją do Trójmiasta.

Na ekranie widzicie państwo wyniki badań, które dzisiaj pojawiły się w „Rzeczpospolitej". Pokazują one, że Polacy rozumieją te potrzeby. Na przykład na pytanie, czy potrzebujemy więcej połączeń lotniczych, czy Polacy czekają na więcej możliwości połączeń lotniczych z Polski, czy potrzebne jest takie lotnisko, prawie 60% odpowiada twierdząco. Jeżeli chodzi o kolej dużych prędkości, to poparcie sięga tutaj już 90%. Wreszcie poparcie dla samego CPK, jako połączonego węzła lotniskowo-kolejowego, wynosi 70%.

Cofniemy się trochę w historii i teraz dwa zdania o tym, co zostało już poczynione. Początek projektu CPK, taki realny, to jest rok 2017. Powołano wówczas pełnomocnika i Rada Ministrów przyjęła koncepcję CPK. Można więc powiedzieć, że na ten moment projekt ma ok. 2 lat, precyzyjnie, 2 lata i kilka miesięcy. Następnie miało miejsce przyjęcie przez Sejm specustawy. Weszła ona w życie, powołano spółkę CPK, Centralny Port Komunikacyjny, która jest operatorem, realizatorem tego projektu. Rozpoczęliśmy dialog techniczny i przygotowano biznes plan. To wszystko działo się w roku 2017 i 2018.

W roku 2019 doszło m.in. do powołania Rady Społecznej, wydano rozporządzenie, w którym zostały uwzględnione nowe linie kolejowe projektowane przez CPK, przeprowadzono regionalne konsultacje strategiczne w 16 województwach, odbyły się warsztaty z biurami architektonicznymi z całego świata, rozpoczęły się konsultacje dotyczące założeń samego portu lotniczego, spółka została wyposażona w kapitał i doszło do rozstrzygnięcia przetargu na inwentaryzację środowiskową – tu zbliżamy się już do końca zeszłego roku.

Jesteśmy w trakcie dialogu konkurencyjnego wyboru doradcy strategicznego dla lotniska i udało się również pozyskać środki unijne m.in. na współpracę dotyczącą opracowania standardów technicznych kooperacji z kolejami francuskimi SNCF, czyli operatorem linii TGV, jak również została już podpisana umowa na dofinansowanie ze środków CEF-owskich prac przygotowawczych nowej linii kolejowej Katowice–Ostrawa. Jest to pierwsza jaskółka, przykład pierwszych środków na planowanie nowych linii kolejowych. Oczywiście za tą jaskółką przyleci całe stado kolejnych jaskółek, ale dobrze, że możemy już pokazać działania rzeczywiste.

Szanowni państwo, biznes plan i analiza ekonomiczna lotniska pokazały bardzo atrakcyjną stopę zwrotu i muszę przyznać, że ta inwestycja cieszy się na świecie bardzo dużym zainteresowaniem. Odbywam dużo spotkań z inwestorami strategicznymi, branżowymi, kapitałowymi. Z naszego punktu widzenia jest to chyba nawet trochę za wcześnie, bo dopiero na nieco dalszym etapie projektu chcielibyśmy określić dokładny model jego finansowania, ponieważ zależy nam, i jest to jedno z założeń projektu CPK, aby był to tzw. projekt hands-on, pod pełną polską kontrolą, czyli nie na takiej zasadzie, że znajdujemy zagranicznego partnera, który wykłada przysłowiowe 25 mld zł, bo na tyle szacujemy koszt lotniska, i dostaje lotnisko w posiadanie, tzn. sam sobie wybiera wykonawcę, doradcę, projektanta i operuje na tym lotnisku przez 25 lat. To byłby model hands-off partnerstwa publiczno-prywatnego, ale my tego nie chcemy. Chcemy natomiast, żebyśmy mieli kontrolę nad każdym krokiem, żebyśmy na przykład wybrali najlepszego doradcę strategicznego naszym zdaniem, a nie tego, którego wskaże dostarczyciel kapitału, żebyśmy sami wybrali najlepszego projektanta, najlepszy model ekonomiczny i dopiero potem szukali pod to finansowania. Taka duża inwestycja, z dobrą stopą zwrotu i zabezpieczona na twardej infrastrukturze cieszy się dużym zainteresowaniem i naprawdę wszystko na to wskazuje, że będziemy mogli przebierać w ofertach, jeśli chodzi o rynkowe sfinansowanie komponentu lotniskowego.

Jeżeli natomiast mówimy o komponencie kolejowym i drogowym, to są oczywiście wydatki budżetu państwa. Tak jak teraz budujemy kolej i budujemy drogi, tak w perspektywie po roku 2023 też będziemy je budować. Założenie jest takie, żeby coraz większą część z tych budów, z modernizacji spinać w spójny, nowy system transportowy, którego sercem będzie CPK nie tylko jako lotnisko, lecz także jako węzeł komunikacyjny.

Wracając do tematu, bo trochę od niego odszedłem, chcę powiedzieć, że opracowane zostały podstawowe parametry portu lotniczego. Brief był konsultowany z ponad 130 podmiotami w branży i zderzony z prognozą ruchu lotniczego. Najważniejszym – może nie najważniejszym, ale bardzo ważnym – partnerem do dyskusji są tutaj światowe linie lotnicze, z którymi się kontaktujemy, z wieloma liniami. CPK, choć o tym więcej powiem za chwilę, teraz tylko jedni zdaniem, jest niewątpliwie bardzo ważny z punktu widzenia interesów Polskich Linii Lotniczych LOT. Nie ma co tego ukrywać. Oczywiście w sensie formalnym i faktycznym będzie to lotnisko publiczne, z którego będą latały różne linie lotnicze i z nimi się konsultujemy, aby jasno zdefiniować potrzeby i oczekiwania przewoźników, aby nasze lotnisko odpowiednio potrzeby linii zaspokajało i było pod tym względem niezwykle atrakcyjne. Wszystko na to wskazuje, że tak będzie i liczymy na to, iż – mówiąc kolokwialnie – linie będą się zabijały i walczyły o to, żeby móc zaoferować swoim klientom połączenia do i z CPK.

Niedawno wykonaliśmy ważny krok. 29 stycznia br. pan premier Mateusz Morawiecki zaprezentował projekt Strategicznego Studium Lokalizacyjnego. Ono jest udostępnione w Internecie, zostało skierowane do konsultacji. Wszystkich chętnych i zainteresowanych zapraszam do zapoznania się. Nie drukowaliśmy tego na posiedzenie Komisji, bo to jest duży dokument, a trzeba oszczędzać lasy. Wszystko można jednak znaleźć w Internecie i każdy, kto jest zainteresowany, znajdzie tam na przykład mapy korytarzy dla wszystkich nowych linii kolejowych, dla samego lotniska i dla tzw. komponentu drogowego w ujęciu wielowariantowym, bo jak państwo wiecie, w procesie inwestycyjnym, do momentu wydania decyzji środowiskowej trzeba mieć gotowych kilka wariantów do wyboru. Wszystkie te warianty mieszczą się jednak w korytarzach.

Ponieważ docierają do mnie głosy różnych lokalnych społeczności, czasami zaniepokojonych tym, że na wspomnianych mapach nie ma danego miasta, to chcę zwrócić uwagę, iż to Strategiczne Studium Lokalizacyjne jest studium spółki CPK, a więc dotyczy wyłącznie budowy nowych linii kolejowych, na podstawie umowy pomiędzy CPK a PKP PLK. Generalnie rzecz biorąc, CPK odpowiada za budowę nowych linii kolejowych, a PKP PLK za modernizowanie tych, które już istnieją, ale trzeba podwyższyć ich standard, aby mogły obsługiwać zadane parametry, przejazdy z zadaną prędkością. Dlatego fakt, że gdzieś nie ma nowej inwestycji CPK nie oznacza jeszcze, że tam nie będzie szprychy lub że nie będzie tam dojeżdżać kolej. Najprawdopodobniej w takich przypadkach będzie ona tam dojeżdżać zmodernizowanymi torami, tymi które już ist-

nieją i które zostaną zmodernizowane przez PKP PLK i dlatego w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym CPK one nie występują.

Bardzo serdecznie zachęcam państwa posłów, aby w swoich lokalnych społecznościach, wśród wyborców upowszechniali tę stronę, zapraszali do jej odwiedzin, żeby wyborcy zapoznali się z planowaną trasą przebiegów, bo zależy nam na tym, aby przebiegi linii zostały maksymalnie dobrze społecznie skonsultowane, żeby wszelkie możliwe obawy, wnioski i problemy pojawiły się już teraz, a nie blokowały nam procesu inwestycyjnego na dalszych etapach. Chcemy móc planować mając świadomość oczekiwań i uwzględniając je w naszej pracy. Na każdej opinii będzie nam bardzo zależało.

Dwa słowa, jeżeli chodzi o środowisko międzynarodowe, zwłaszcza w aspekcie kolei dużych prędkości. Mówiłem już o współpracy z SNCF, czyli TGV. Musimy określić standardy techniczne, organizacyjne i prawne kolei dużych prędkości, których obecnie w Polsce nie mamy. Chcemy czerpać z najlepszych światowych rozwiązań, a więc z TGV, ale nie tylko z TGV, także z Shinkansena – niektórzy uważają, że jest to najlepsza szybka kolej na świecie. Bardzo owocna pod tym względem była wizyta pana premiera Morawieckiego w Japonii, w której ja również miałem przyjemność uczestniczyć. Brali w niej udział również przedstawiciele spółki. Rozmawialiśmy m.in. w japońskim ministerstwie infrastruktury o współpracy technicznej w zakresie kolei dużych prędkości, ale swoją drogą, lotnisko Tokio Narita jest jednym z trzech najbardziej zaawansowanych w dialogu konkurencyjnym, który ma doprowadzić do wyboru doradcy strategicznego dla naszego lotniska. Dwaj pozostali partnerzy to lotnisko Changi, czyli Singapur i lotnisko Incheon w Seulu.

W międzyczasie zaprosiliśmy do współpracy architektów, którzy przedstawili kilka koncepcji architektonicznych wizualizacji. To wszystko byli najlepsi światowi architekci, ale jak mówię, na razie to są tylko wizualizacje, które mają unaocznić, jak mogłoby to lotnisko wyglądać. Wiadomo, że konkretne projektowanie będzie w procesie inwestycyjnym na nieco późniejszym etapie, ale już teraz można sobie wyobrazić, a nawet nie wyobrazić, lecz zobaczyć, jak to lotnisko może wyglądać. Jak państwo widzicie, niektóre pomysły są bardzo futurystyczne, ale to było jedno z założeń projektu. Skoro bowiem spóźniliśmy się na duży hub przesiadkowy, to zgarnijmy to, co się nazywa rentą spóźnialskiego, czyli zaabsorbujmy technologię i rozwiązania na najwyższym światowym poziomie. Dzięki temu możemy od razu przeskoczyć kilka etapów rozwoju, nadrobić i od razu znaleźć się na aktualnie najwyższym poziomie technicznego i organizacyjnego zaawansowania.

Kolejny slajd przedstawia jeden z przykładów dofinansowania z CEF-u, czyli zwracam uwagę, bardzo konkurencyjnego instrumentu. To nie jest taki prosty koszyk narodowy, gdzie po prostu Polsce należy się jakaś kwota. Tutaj, co mnie bardzo cieszy, spółka CPK, świeżo utworzona, jeszcze w trakcie organizacji i rekrutacji pracowników, ale już udało się jej wygrać projekt w trudnym CEF-owskim instrumencie i otrzymać dofinansowanie na przygotowanie tej inwestycji, która będzie jedną ze szprych, a przy okazji, na co warto zwrócić uwagę, uruchomi, skomunikuje Jastrzębie Zdrój, obecnie największe polskie miasto bez dostępu do kolei. My ten stan zmienimy. To doskonały przykład, który pokazuje, jak działa realizacja założeń Centralnego Portu Komunikacyjnego, jednym z których jest likwidacja wykluczeń transportowych.

Dosłownie na finale, muszę przyznać, że czuję się dosyć niezręcznie, o tym mówiąc, bo nie do końca o wszystkim mogę powiedzieć, a być może na dniach już mógłbym – mamy już gotowy, ale formalnie dokument nie wyszedł jeszcze z biura pełnomocnika i chociażby grzeczność wobec pana premiera i wobec rządu wymaga, aby to oni zapoznali się z tym materiałem jako pierwsi, zanim zaczniemy o nim opowiadać medialnie, ale warto chyba poinformować, że jest już gotowy projekt planu wieloletniego, który definiuje długookresowe wydatki budżetu państwa w perspektywie do 2023 r. i gwarantuje z finansów publicznych to finansowanie, które jest potrzebne w komponencie publicznym do zrealizowania omawianej inwestycji. Jak powiedziałem, budowa lotniska zostanie sfinansowana ze środków prywatnych i będzie to inwestycja, dla której kapitał będziemy pozyskiwać na zasadach rynkowych, ale oczywiście na etapie projektowania, planowania, nie mówiąc już o inwestycjach kolejowych i drogowych, wydatki z budżetu państwa są potrzebne i pewne z tych wydatków będą właśnie zdefiniowane w projekcie

planu wieloletniego. Myślę, że w przeciągu kilku dni będę w stanie wystąpić już formalnie o wpis do Zespołu Programowania Prac Rządu i kiedy ten wpis już będzie, publicznie i bardzo szczegółowo przedstawimy wszystkie założenia, całą zawartość tego, co mieści się w planie wieloletnim.

Na ekranie widzicie państwo teraz kilka przykładów dotyczących planowania i budowania portów lotniczych na świecie. Pokazanych jest kilka portów lotniczych w różnych wariantach, tzn. nowe lotnisko, rozbudowa lotniska albo coś pośredniego. Jak widzimy, okres budowy był najkrótszy i wynosił 10 lat, ale była to tylko nowa droga startowa na Heathrow. 5 lat planowania i 5 lat budowy.

Sydney, nowe lotnisko i to znacznie mniejsze niż nasz CPK, 9 lat planowania i 8 lat budowy. Harmonogram CPK jest niezwykle ambitny, bo jeżeli przyjąć, że rzeczywisty start projektu nastąpił w 2017 r., a nawet w drugiej połowie 2017 r., od poziomu absolutnego zera, na rok 2023 wyznaczamy sobie jako cel wbicie pierwszej łopaty i rozpoczęcie prac budowlanych, zapewne prac przygotowawczych do budowy, prac ziemnych, ale to już będzie rzeczywista, fizyczna budowa, a w roku 2027 planujemy rozpocząć pierwsze operacje lotnicze. Zawsze podkreślam, że jest to cel niezwykle ambitny, zakładający, że wszystko dobrze pójdzie, to znaczy, że nie trafi nam się na przykład jakieś roczne rozpatrywanie odwołania od przetargu. Tak wygląda cel, do którego dążymy. Nie każdy zostaje oczywiście mistrzem olimpijskim i nie każdy zdobywa mistrzostwo świata, ale gdyby zawodnik trenował do olimpiady z założeniem, że nie zdobędzie złotego medalu, to byłoby od początku bez sensu. My o ten złoty medal będziemy walczyć i zrobimy wszystko, żeby się udało.

Konieczne jest jednak spełnienie kilku kryteriów, m.in. wprowadzenie pewnych zmian w obowiązującym prawie. Zapewne w tym roku wrócę do państwa z projektem nowelizacji ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, tzw. specustawy, która pozwoli nam zoptymalizować ten proces jeszcze w kilku miejscach i wycisnąć tu kilka miesięcy, tam kilka miesięcy, żeby dotrzymać zakładanych terminów. Jak mówię, zrobimy wszystko, żeby tak było. Nie będę już może tak bardzo obszernie omawiał kolejnych etapów. Dostaniecie państwo tę prezentację.

W tej chwili widzicie państwo harmonogram ogólny dla inwestycji kolejowych. Oczywiście będą one działaniami oddzielnymi, to będzie cała seria inwestycji. Każda z tych inwestycji będzie miała własne uwarunkowania i własny harmonogram prac. Na pewno nie jest tak, żeby można cały program kolejowy CPK wybudować do 2027 r. To jest rzecz oczywista. Warunek sine qua non to koleje dużych prędkości na trasie Warszawa–CPK–Łódź czy Łódź–CPK–Warszawa, zależy z której strony jedziemy, ale także i dalej planujemy dokończenie tego Y, czyli trasy do Poznania i Wrocławia, Centralnej Magistrali Krajowej Północ, połączenia Katowice–Kraków i kolejne połączenia, które będziemy w tę siatkę wpisywać, żeby gdzieś ok. 2035 r. wszystko było już gotowe całkowicie, a 2–3 lata wcześniej w swoich zasadniczych zrębach nowy system był skończony.

Ostatni cel, najważniejszy, to rozpoczęcie prac budowlanych w 2023 r. Nie ma co ukrywać, to jest horyzont tej kadencji Sejmu. Zakładam, choć człowiek strzela, a Pan Bóg kule nosi i za miesiąc może mnie już nie będzie na tym stanowisku, ale gdyby zdarzyło się tak, że dokończę tę kadencję, to będę zadowolony, jeżeli ta realna, fizyczna budowa w terenie wystartuje w roku 2023. Będzie to oznaczać, że trzymamy się w harmonogramie na złoty medal, na mistrzostwo świata i że mój potencjalny następca w przyszłej kadencji będzie miał wszystko gotowe, żeby w 2027 r. przywitać pierwsze startujące i lądujące samoloty, pierwszą kolej dużych prędkości z Warszawy i kolejne komponenty w następnych latach.

To tyle tytułem ogólnej prezentacji. Czy pan prezes chciałby coś jeszcze dodać? Jeśli nie, to myślę, że tytułem wstępu to wystarczy. Z największą przyjemnością odpowiemy na państwa pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Otwieram dyskusję. Jeśli państwo pozwolą, to zabiorę głos jako pierwszy.

Panie ministrze, jedno sprostowanie, bowiem pan troszkę zadrwił ze 100 mln pasażerów, o których pisały media, ale one to pisały na podstawie wypowiedzi pana premiera Morawieckiego, który twierdził, że ten port będzie obsługiwał 100 mln pasażerów.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Przepraszam, mała korekta. Nie zadrwiłem, tylko wyjaśniłem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

W porządku.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

100 mln pasażerów to cel bardzo odległy, na pewno nie w pierwszym etapie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czyli na dzisiaj…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

45 mln.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Na dziś 45 mln pasażerów. Ale krótko i zwięźle, panie ministrze. Mam kilka wątpliwości, abstrahując już od realności tego projektu i dat, które zostały przez pana ministra zaprezentowane. Zakładając, że uda się zrealizować tę inwestycję, mam po pierwsze pytanie, bo projekt trwa już praktycznie prawie od 3 lat: Ile środków zostało już zaangażowanych w realizację tego pomysłu? Po drugie, mam pytanie odnośnie do koordynacji działań. Wiele pan minister mówił o liniach kolejowych, o kolei dużej prędkości, o drogach etc., nawet raczył pan minister powiedzieć o drodze S10, z czego się bardzo ucieszyłem i myślę, że pan przewodniczący Król również.

Poseł Piotr Król (PiS):

Wspólnie się ucieszyliśmy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli ten projekt miałby wypalić, to droga S10 jest kluczowa, żeby połączyć Bydgoszcz, Toruń, ale także i Pomorze Zachodnie. Doskonale jednak wiemy, że projekt pod tytułem droga S10 jest projektem niepewnym. Na tę chwilę w zasadzie nie ma żadnych decyzji, a biorąc pod uwagę, że pan minister zapowiada realizację inwestycji na 2027 r., to nawet jeśli zostanie ona ukończona zgodnie z planem i tak nie będzie żadnego koncentrycznego połączenia, takiego, jakie było ładnie zaprezentowane na slajdach.

Mam pytanie: Ilu pracowników przewidujecie państwo zatrudnić? W jaki sposób planujecie połączyć całą Polskę połączeniami kolejowymi w ramach kolei dużych prędkości przy prędkości 250 km/h i docelowo, jak pan minister mówił, ponad 300 km/h? Realność takiego rozwiązania… To jest połączenie Gdańsk–CPK i Kraków–Katowice–CPK, a to de facto wyklucza wszystkie pośrednie miejscowości, a tym samym eliminuje całą rzeszę potencjalnych użytkowników lotniska.

Mam również pytanie dotyczące wpływu. Czy dokonywaliście państwo analizy wpływu funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne, takie jak choćby w Łodzi, Bydgoszczy i wiele innych? Obawiam się, że może to mieć bardzo negatywne skutki dla portów regionalnych. Co więcej, pytanie o port lotniczy w Warszawie, o Okęcie. Pamiętam, że chyba w kampanii samorządowej, kiedy podniosło się larum, gdy państwo prezentowaliście ideę Centralnego Portu Komunikacyjnego, wówczas decyzja była taka, przynajmniej werbalnie, że nie będzie on budowany w Baranowie, ale jednak w Warszawie, że nie ma zagrożenia dla Okęcia, a dzisiaj idziecie państwo bardzo konsekwentnie w kierunku Baranowa.

Jest również pytanie o relacje z władzami samorządowymi w Baranowie i mieszkańcami tej gminy, bowiem realizacja inwestycji o takiej skali wymaga bardzo wielu wyburzeń. Ile osób straciłoby dach nad głową i czy bierzecie państwo pod uwagę wyniki referendum, które tam się odbyło, tych konsultacji społecznych?

To na tyle. Otwieram dyskusję. Pan przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Za chwilę przekażę listę mówców panu przewodniczącemu, proszę się nie obawiać, będziemy państwa zapisywać na bieżąco.

Wysoka Komisjo, panie ministrze, chciałem też poruszyć dwa wątki. Co prawda z panem przewodniczącym łączy mnie troska o Bydgoszcz, ale nie podzielam wszystkich diagnoz, chociaż… CPK jest projektem, który nie ma odniesienia i trzeba to sobie wyraźnie powiedzieć. Jeśli ten projekt się powiedzie, to zmieni on nie tylko mapę komunikacyjną Polski, ale zmieni także mapę komunikacyjną tej części Europy i dlatego w mojej ocenie jest on bardzo istotny.

Każdy projekt tworzą oczywiście ludzie i m.in. dlatego pozwoliłem sobie teraz zabrać głos, aby ten głos bydgoski dobrze i mocno wybrzmiał, panie ministrze. Pan przewodniczący ma poczucie humoru, więc na pewno doceni to, co powiem, że traktuję część jego głosu jako wyrzut sumienia, bo jednak dla bydgoskiego posła musiało być niezwykle bolesne, że budowana przez rząd Platformy Obywatelskiej tzw. szybka kolej, chociaż szybka to ona jest umiarkowanie, ale powiedzmy, że to jednak była nowa jakość, akurat ominęła Bydgoszcz. Tym bardziej doceniam głos pana przewodniczącego.

Jak powiedziałem, panie ministrze, każdy projekt tworzą ludzie i jeśli raz można było wymyślić, że ósme pod względem wielkości miasto w Polsce, czyli Bydgoszcz, zostało ominięte przez ten włoski pociąg, który niby jest wahadełkiem, chociaż akurat w Polsce nim nie jest, to przyzna pan, że możemy mieć uzasadnione obawy, iż ktoś może znowu wpaść na podobnie niemądry pomysł. Dlatego m.in. na przykładzie Bydgoszczy, czyli miasta które dotychczas nie zostało odpowiednio skomunikowane, chciałem pokazać – pan minister wspominał o przykładzie miasta z południa Polski, które w ogóle nie ma komunikacji kolejowej – jak ten projekt zakłada skomunikowanie tych miast, bo tu się całkowicie zgadzam z panem przewodniczącym Olszewskim, że jeżeli możemy upiec dwie pieczenie na jednym ogniu, czyli z jednej strony bardzo dobre skomunikowanie i poprawa prędkości jazdy pociągów osobowych i przyspieszenie prędkości transportu kolejowego, to warto byłoby wykorzystać również ten projekt do tego, aby te miejscowości, które albo tych szybkich połączeń nie mają, albo w ogóle nie mają połączeń, żeby maksymalną ich liczbę do tego systemu wprowadzić.

Uzupełniająco chciałem też zapytać o port bydgoski, bo z kolei ja traktuję CPK jako pewien rodzaj szansy, przynajmniej dla niektórych portów lokalnych. Przecież Porty Lotnicze mają udział we wszystkich portach lokalnych i – z tego, co wiem – Bydgoszcz spełnia wszelkie warunki, mówię o bydgoskim porcie lotniczym, żeby rozwijać transport cargo. Już w tej chwili dochodzi tam do obsługi ładunków, jeżeli chodzi o handling, ale samo wykorzystanie potencjału, tym bardziej jeżeli zmniejszałby się potencjał Okęcia, to wydaje się, że chociażby przed portem bydgoskim otworzyłaby się szansa.

Chciałbym również podziękować za wspomnienie o S10, bo to rzeczywiście jest jedna z istotniejszych dróg ekspresowych, która w mojej ocenie w tej chwili powinna być budowana. Wiem, że w przyszłym tygodniu będzie kolejna decyzja dotycząca uzgodnień z zakresu ochrony środowiska, więc prace się toczą, ale kończąc swoją wypowiedź, chciałem prosić pana ministra o zrozumienie, że w obszarze polskiej infrastruktury niejednokrotnie decyzje merytoryczne… wydaje się, że kwestie merytoryczne nie były głównym argumentem przy podejmowaniu niektórych decyzji i stąd ta troska o to, żeby przy realizacji historycznego projektu, jakim będzie CPK, miasta, które dotychczas były pomijane, a z wszelkich merytorycznych powodów wynikałby, że nie powinny być pomijane – stąd też m.in. mój głos i myślę, że również pana przewodniczącego, dlatego prosiłbym o odebranie tego jako wyraz troski o to, aby projekt pod tytułem CPK miał jak największą, potencjalnie, liczbę podróżnych. Poprosiłbym pana ministra o komentarz, szczególnie odnośnie do tej bydgoskiej kwestii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Panie ministrze, myślę, że przyjmiemy zasadę: trzy pytania, odpowiedź pana ministra i kolejne trzy osoby.

Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, Centralny Port Komunikacyjny to dobrze brzmiące hasło. Wcześniej w obrocie funkcjonował Centralny Port Lotniczy. W tym celu rząd Platformy Obywatelskiej zlecił wykonanie ekspertyzy i ta ekspertyza została przedstawiona w 2010 r. Znajduje się w niej odpowiedź na jedno z zadanych pytań, tzn. jaki wpływ będzie miała ewentualna budowa – niech będzie – Centralnego Portu Komunikacyjnego na porty regionalne, czy będzie efekt synergii, czy efekt kanibalizacji? Odpowiedź była zachęcająca. Tylko dwa porty lotnicze w sposób wyraźny traciły na budowie Centralnego Portu Lotniczego.

To był jednak punkt wejścia. Przez dłuższy czas nie toczyły się prace związane z tym projektem. Rząd Prawa i Sprawiedliwości wrócił do tematu. Moim zdaniem słusznie, bo budowa portu lotniczego, który może obsługiwać transkontynentalny ruch lotniczy, połączenia long haulowe, to jest najbardziej atrakcyjny kawałek tortu, gdy chodzi o branżę lotniczą. Polska do tej pory w zasadzie nie ma warunków, aby z tego tortu wykroić istotny kawałek. Trzeba w tym celu spełnić kilka warunków.

Pierwszym i najistotniejszym warunkiem jest silny lokalny przewoźnik, który dysponuje odpowiednią flotą long haulową. W tej chwili mamy kilkanaście dreamlinerów i w zasadzie pytanie, które chciałbym zadać. Wiem, że był zaproszony przedstawiciel LOT-u, nie wiem tylko, czy jest obecny pan Rode.

Doradca Zarządu PLL LOT Andrzej Rode:

Jestem.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Jest pan, super. Do pana adresuję to pytanie: Jaka jest strategia rozwoju LOT-u, naszego polskiego przewoźnika lotniczego, jeśli chodzi o spełnienie tego warunku? Czy w tej bliższej przyszłości będziemy dysponowali flotą wystarczającą do uruchomienia takiego potencjału przewozowego?

My tych planów nie znamy. Opinia publiczna nie zna wszystkich tajemnic firmy, ale jeżeli rząd podejmuje tego rodzaju wyzwanie, to nie może być port, który będzie uzależniony od kaprysów konkurencji dla naszego przewoźnika, ale także konkurencji, która na rynku obsługującym przewozy lotnicze jest dość ostra. Wprawdzie prawdą jest, że przepustowość europejskich portów lotniczych jest na wyczerpaniu, ale słyszymy, że wciąż są realizowane nowe inwestycje. Niedawno został otwarty, chyba największy w tej chwili w Europie, nowy port lotniczy w Istambule, niedawno rozbudowywało się też lotnisko Heathrow, tak że Europa nie śpi, lecz rozbudowuje swój potencjał.

W poprzedniej kadencji pan minister Adamczyk zaprosił Komisję do swojej siedziby i przedstawiał nam bardzo zaawansowane prace nad Kodeksem budowlanym. Dziś wiemy, że to były tylko pobożne życzenia, że pomysł z Kodeksem budowlanym, czyli z czymś co nie wymaga gigantycznych nakładów inwestycyjnych, został zarzucony. W tej kadencji rozpoczęliśmy bowiem prace już tylko nad wybranym fragmentem tej wielkiej regulacji. Czy tak się nie stanie z CPK? Pytam w oparciu o pewne doświadczenia. W grudniu 2008 r. rząd przyjął program przygotowania i budowy kolei dużych prędkości, które są znane pod mianem tzw. Y, bo właśnie taki kształt miała zaprojektowana linia kolejowa. Ogłoszono wówczas postępowanie przetargowe na wykonanie studium, a pan minister wie, kiedy zostały opublikowane prace dotyczące studium wykonalności dla 450 km linii kolejowych.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Nie wiem.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Ale wie to na pewno pan prezes, bo prezentował te sprawy razem z panem ministrem Adamczykiem. Nie odbyło się to w kolejnej kadencji Sejmu, czyli w latach 2011–2015, tylko dopiero w czerwcu 2017 r. Wtedy ogłoszono wyniki prac tego studium. Tyle czasu zajęło przygotowanie studium wykonalności, które nie budziło już żadnych wątpliwości i oporów. Dzisiaj natomiast słyszymy, będzie o tym na pewno mówił dłużej pan poseł Joński, że są pomysły, żeby zrezygnować z tego Y, wynegocjowanego, skonsultowanego

i z przygotowanymi rozstrzygnięciami, jeśli chodzi o ochronę środowiska. Państwo chcecie to wszystko zacząć od początku.

W związku z tym pytam: Czy naprawdę chcecie realizować Centralny Port Komunikacyjny? Przecież znowu będzie postępowanie i to nie jedno, a wy zamierzacie tych tzw. szprych realizować przecież kilkanaście. Dla każdego z tych projektów trzeba będzie opracować studium wykonalności, trzeba będzie zdobyć decyzję środowiskową, trzeba będzie prowadzić bardzo żmudne i pracochłonne konsultacje społeczne z mieszkańcami. Wszędzie będzie bowiem ingerencja nie tylko w środowisko przyrodnicze, ale także w siedliska mieszkańców. To będzie wielkie wyzwanie. Czy pan minister naprawdę ma w tej chwili wyobrażenie, ile czasu zajmie przygotowanie wyjściowych dokumentów? Przecież ich jeszcze nie ma.

Jak wygląda w tej chwili sytuacja, gdy chodzi o mieszkańców Baranowa i sąsiadujących gmin? Przecież jeszcze w ubiegłym roku mieliśmy liczne protesty w tej części Polski, w której lotnisko, cały port komunikacyjny ma być ulokowany.

Kolejne pytanie: Czy rząd naprawdę chce realizować ten projekt? Nie wiem, czy pan minister ma świadomość, że my jutro mamy zaplanowane drugie czytanie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, do którego to projektu pana rząd zaproponował uzupełnienie słowniczka z definicją przewozów kolejami dużej prędkości. Przewozy kolejami dużej prędkości mają się odbywać przy średniej prędkości, co wynika z tej definicji, nie mniejszej niż 250 km/h, a dziś słyszymy, że proponowane prędkości to maksimum 250 km/h. Dalej z tej definicji wynika, że stacje mają być od siebie oddalone o 200 km. Z Warszawy do Baranowa mamy 30 km. Z Baranowa do Łodzi mamy 100 km. Z Łodzi do Warszawy mamy 130 km. Jak to pogodzić z definicją proponowaną przez pana rząd? Czy wy naprawdę chcecie realizować program Centralnego Portu Komunikacyjnego z szybkimi połączeniami kolejowymi, skoro tego rodzaju sprzeczności pojawiają się w ustawie przedkładanej Wysokiej Izbie w tej chwili, dokładnie w tym momencie?

Mało tego, mamy realizować gigantyczny proces inwestycyjny. W jaki sposób zrealizować zaopatrzenie? To będą gigantyczne masy gruntów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę kończyć, panie przewodniczący.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Już kończę, to ostatni wątek. Trzeba będzie wywieźć gigantyczną ilość gruntu. W grę wchodzą miliony metrów sześciennych. Jak to przewieźć w sytuacji, kiedy brakuje tam infrastruktury? Najważniejsza arteria komunikacyjna, autostrada A2, ma być w tym czasie rozbudowywana do trzech pasów ruchu. To będzie dodatkowo komplikowało proces inwestycyjny. Proces poszerzania potrwa ok. 2 lat.

Rząd nie myśli jednak o alternatywnych szlakach komunikacyjnych, a można przecież – jest to wpisane w rozporządzeniu europejskim TEN-T z 2013 r. – dobudować drogę ekspresową S74 od węzła Łódź Południe do Tomaszowa. Dzięki temu można uzyskać drogę ekspresową S8 do Warszawy, alternatywny szlak transportowy, który odciąży A2 na czas realizacji tego ważnego projektu. Z nieznanych powodów do tej pory rząd nie znowelizował rozporządzenia o sieci autostrad i dróg ekspresowych, nie wprowadził tego europejskiego korytarza. Czy rząd naprawdę chce realizować Centralny Port Komunikacyjny, czy to jest taka sama ściema, jak z Kodeksem budowlanym? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Panie ministrze, proszę o odpowiedzi na te pytania i później przejdziemy do drugiej rundy pytań. Pierwsza w kolejności jest pani poseł Gill-Piątek.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Momencik, bo nie nadążyłem za panem ministrem z notowaniem pytań. Już kończę.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Możemy się umówić na konsultacje, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pan przewodniczący Grabarczyk ma powtórzyć?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Nie, nie ma takiej potrzeby. Chciałem tylko dokończyć notować.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Szanowni państwo, odpowiadam na całą serię zadanych pytań i postawionych tez, więc gdyby zdarzyło mi się coś pominąć, to proszę o zwrócenie uwagi na koniec.

Po pierwsze, jakie koszty zostały do tej pory poniesione? Najpierw 10 mln zł na założenie spółki CPK, a później 300 mln zł dofinansowania. To jest rzeczywisty, realny koszt budżetu państwa, które na ten moment wyposażyło spółkę w środki, które pozwalają jej rekrutować pracowników, budować kompetencje, opracowywać takie projekty, jak chociażby dofinansowanie linii przez Jastrzębie Zdrój. Na ten moment to jest całokształt kosztów, choć oczywiście można by tutaj prowadzić zaawansowane dywagacje, czy na przykład, jeżeli PKP PLK już teraz prowadzi modernizację linii kolejowej, która docelowo wpisuje się w szprychę, to czy koszt tej modernizacji wpisywać koszty CPK, czy nie. Zakładam jednak, że mowa jest o kosztach stricte związanych z CPK, a nie o kosztach sensu largo, wszystkich powiązanych.

Jeżeli chodzi o S10, to nie do końca jest tak, że nic się nie stało, bo jednak zostało znowelizowane rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, do której to sieci S10 i obwodnica ekspresowa Warszawy zostały dopisane. Zresztą tak jak w przypadku inwestycji kolejowych, mówimy tu o tych inwestycjach, które w sensie realizacyjnym będą prowadzone w perspektywie po roku 2023, tak więc w obecnym programie budowy dróg krajowych oczywiście ich nie ma. Kto jak kto, ale członkowie Komisji Infrastruktury wiedzą, jak wygląda i ile trwa proces inwestycyjny do momentu rozpoczęcia budowy. Rzecz oczywista, że mówimy tutaj o inwestycjach, które będą realizowane po 2023 r., więc w aktualnym programie ich nie ma. Jak będzie w tej perspektywie program również kolejowy, to one tam się pojawią i zostaną wpisane.

Było pytanie, o to ilu pracowników ma spółka. Aktualnie to jest trochę ponad 100 i cały czas rekrutuje nowych. Jeżeli pytanie dotyczyłoby tego, ilu pracowników ma być w spółce docelowo, to według różnych opinii ekspertów i doradców powinno ich być ok. 600. Prawdopodobnie nigdy nie uda się jednak osiągnąć takiego stanu zatrudnienia, chociażby ze względu na płytkość rynku pracy. W Polsce przez wiele lat nie budowano w ogóle nowych połączeń kolejowych. Fachowcy, inżynierowie, którzy tym się zajmowali, zmieniali zawody, odchodzili z pracy, a ich formy bankrutowały. Podejrzewam, że gdybyśmy w tym momencie mieli znaleźć na przykład 200 doświadczonych fachowców od budowy linii kolejowych, to po pierwsze, wyczyścilibyśmy do dna PKP PLK oraz kilka innych firm wykonawczych, a i tak to byłoby jeszcze za mało. Po prostu w Polsce nie ma tylu fachowców i to jest problem, z którym niewątpliwie CPK będzie musiało się mierzyć, ponieważ jest to program inwestycyjny po latach posuchy.

Już teraz realizowane przez nas: Program Budowy Dróg Krajowych i Krajowy Program Kolejowy mierzą się z takimi wyzwaniami, a CPK czekają one po roku 2023, kiedy zaczną się działania realizacyjne. Jedną z idei jest to, aby – jak powiedziałem – wszystko było maksymalnie hands-on, czyli na przykład, gdzie tylko się da, projektowanie powinno być realizowane siłami własnymi pracowników spółki, a nie poprzez zlecenie prac na zewnątrz w przetargach, ponieważ, po pierwsze, jakby nie sparametryzować przetargu, zawsze może zdarzyć się firma, która da najniższą cenę, a potem z wykonaniem może być średnio, plus dochodzą jeszcze dodatkowo procedury, odwołania itd. To jest m.in. ten element, w którym dostrzegamy możliwości skrócenia czasu realizacji inwestycji, jego zaoszczędzenia, a przez to przyspieszenia, dzięki temu, że siłami własnymi spółki będziemy realizować etapy projektowe. Do tego trzeba mieć oczywiście odpowiednich pracowników, fachowców. Jeżeli państwo znacie dobrych architektów i inżynierów od infrastruktury, to na pewno znajdzie się dla nich miejsce w CPK. Można im śmiało podpowiadać, żeby zgłaszali się do spółki.

Jeśli mówimy o wpływie Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne, to żeby odpowiedzieć sobie na pytanie o ten wpływ, najpierw musimy odpowiedzieć na pytanie, jaki ruch dominuje obecnie na danym lotnisku regionalnym. Jest kilka rodzajów tego ruchu i jeżeli chodzi na przykład o ruch czarterowy, typowo wakacyjny, to raczej nie powinno tutaj być dużej zmiany. Jeżeli ktoś chce sobie polecieć na wakacje z Katowic, Poznania lub Gdańska, bo tak mu wygodnie, bo mieszka w okolicy, to raczej będzie tak czynił nadal, choć oczywiście będzie miał również do dyspozycji ofertę dojazdu szybką koleją do CPK i lotu z portu centralnego. Jeżeli chodzi o połączenia point to point na liniach europejskich, to nie wydaje mi się, że jeśli ktoś chce polecieć z Gdańska do Frankfurtu lub Paryża zrezygnuje z takiego lotu, żeby jechać koleją do CPK, nawet tylko dwie godziny i dopiero stamtąd lecieć. Pewnie zdarzą się pojedyncze takie przypadki, ale w większości ruch w portach regionalnych pewnie zostanie utrzymany.

Rację bytu straci natomiast większość połączeń krajowych – to na pewno, bo idea jest taka, że mają być one obsłużone koleją dużych prędkości. Taki jest zresztą światowy trend i my go nie unikniemy, chociażby ze względu na kwestie związane z ochroną środowiska. Będzie bardzo duży nacisk i uruchomione konkretne mechanizmy działania na rzecz eliminowania krótkodystansowych lotów krajowych. Tak po prostu będzie. Tego nie unikniemy nawet wtedy, jeśli nie wybudowalibyśmy CPK. Centralny Port Komunikacyjny obsłuży natomiast przede wszystkim główny ruch point to point z aglomeracji warszawskiej i łódzkiej oraz nowy ruch hubowy, przesiadkowy. Przykład lotniska w Helsinkach pokazuje na przykład, że korzysta z niego w ciągu roku wielokrotnie więcej osób niż w sumie obywateli ma cała Finlandia. To jest efekt portu przesiadkowego i z tego tortu, jak słusznie zauważył pan minister Grabarczyk, chcemy dla Polski uszczknąć jak największy smakowity kawałek.

Pytanie dotyczące Portu Lotniczego Okęcie. Trwają analizy, zamówiliśmy je u fachowców, które mają pokazać, co z Okęciem do czasu otwarcia CPK, czyli w jaki racjonalny ekonomicznie sposób można jeszcze wycisnąć, mówiąc kolokwialnie, trochę dodatkowej przepustowości z Okęcia, żeby rosnący ruch lotniczy, chociaż Okęcie już we tej chwili trzeszczy, obsługując go, żeby lotnisko mogło go jednak spokojnie obsłużyć bez budowania jakiegoś betonowego sufitu – do otwarcia CPK i potem – co dalej z Okęciem po uruchomieniu CPK. W tym momencie niczego nie przesądzę. Jedno o czym mogę przesądzić, to że na pewno nie będziemy mieli dwóch konkurujących ze sobą hubowych portów lotniczych. To jest scenariusz klęski, przerabiany już na świecie przez innych, chociażby, o ile dobrze pamiętam, w przypadku lotniska w Montrealu. Tam zostało to zrobione w takiej koncepcji i jak się okazało, wszystkim zaszkodziło. Możemy sobie natomiast wyobrazić Okęcie jako lotnisko na wzór London City, czyli dla połączeń lotniczych premium, z dużą marżą i bardzo dochodowych, ale też i znacznie rzadszych. Należy w tym momencie także pamiętać o uciążliwości dla mieszkańców stolicy, którym obecnie lata nad głowami 600 samolotów dziennie. 600 operacji lotniczych odbywa się każdego dnia.

Szanowni państwo, opracowanie dotyczące tych wariantów spodziewamy się otrzymać gdzieś w okolicach czerwca i na tej podstawie będą podejmowane ostateczne decyzje dotyczące Okęcia.

Padło pytanie o relacje z władzami samorządowymi i mieszkańcami. Pewnie przede wszystkim trzeba by się zapytać tychże władz i mieszkańców, jak oni to oceniają. Z mojej perspektywy one są dobre. Funkcjonuje Rada Społeczna. Ja jeszcze nie miałem okazji osobiście spotkać się z zainteresowanymi. Pełnię moją funkcję dopiero od 2 miesięcy i uważam, że zanim zacznie się konsultować, to wcześniej wypadałoby realnie coś zrobić, żeby mieć w ogóle o czym rozmawiać z mieszkańcami i przedstawicielami władz samorządowych. Ten czas jednak już się zbliża. Mamy w spółce pełnomocnika do spraw kontaktów społecznych, który odpowiada za prowadzenie tego dialogu na bieżąco. Poprosiłem, żeby zaczęto mi już umawiać te spotkania i pewnie w najbliższym czasie spotkam się zarówno z wójtem, jak i z Radą Społeczną, żeby omówić z nimi bieżące kwestie.

Jest mi trochę niezręcznie, bo odnoszę się do projektu, którego jeszcze nie wypuściliśmy z resortu, a więc nie chcę i nie mogę mówić teraz o konkretnych rozwiązaniach, ale to co zostanie zawarte w projekcie nowelizacji specustawy, to co planujemy tam zawrzeć, to również pewne wnioski płynące z sygnałów otrzymywanych ze strony spo-

łecznej, od Rady Społecznej. Chociażby taka kwestia jak wykup gruntów. Nie wiem, czy nie pojawi się ona dalej jako odrębne pytanie, ale odniosę się do niej teraz.

Szanowni państwo, w Polsce mamy ustaloną procedurę wykupu, a na koniec – co nie daj Boże, bo nigdy nie jest to przyjemne – wywłaszczenia pod inwestycje celu publicznego. Ta procedura jest znana, stosowana od lat i obrosła interpretacjami sądów, wykładniami i doktryną. Wszystko wiemy, znamy ramy, w których się poruszamy, tylko że ta procedura i to jest może paradoks pewnej medialności, siłą rzeczy wynikającej ze skali inwestycji, budzi bardzo duże społeczne zainteresowanie na etapie, na którym inwestycja w rodzaju budowy odcinka drogi krajowej takiego zainteresowania by jeszcze w ogóle nie wzbudziła. Dlatego z perspektywy mieszkańców subiektywne wrażenie, aczkolwiek mylne, może być takie, iż inwestycja zaszła już bardzo daleko, a z nimi nikt jeszcze nawet nie porozmawiał na temat wykupu gruntów.

Proszę państwa, to nie jest ten etap. Najpierw musimy mieć ustaloną konkretną lokalizację, do etapu zgody środowiskowej zawsze wymaga to wariantowania i dopiero jak jest wybrany ostateczny wariant, poznajemy dokładną lokalizację. Wtedy można ten proces rozpoczynać. Chcemy i taka jest moja intencja, zaproponuję to w projekcie ustawy, ale oczywiście od państwa posłów zależy, czy go przyjmiecie, żeby uruchomić dodatkowy mechanizm, dotychczas niewystępujący w polskim prawie, który pozwoli zacząć proces wykupu gruntów wcześniej i na zasadzie całkowicie dobrowolnej. Osoby, podkreślam, że to będzie całkowicie dobrowolne, które zechcą dogadać się wcześniej, będą chciały uregulować swoją życiową sytuację i mieć już pewność oraz perspektywę kilku lat na zmianę życiowej aktywności, to z takimi osobami będziemy rozmawiali na temat skupowania gruntów już w obszarze wstępnej szeroko pojętej lokalizacji, czyli tych 70 km^2, który pierwotnie wskazaliśmy, mimo że jeszcze nie sposób przesądzić dokładnie, że akurat w tym miejscu będzie terminal, pas startowy, a może droga, a może stacja kolejowa lub linia kolejowa. Jedno z wymienionych będzie jednak na pewno, więc z pewnością ten grunt się przyda.

Jak powiedziałem, jeśli ktoś z mieszkańców, podkreślam to jeszcze raz, dobrowolnie zgodzi się, zechce i uzna, że zaproponowana cena, podstawą której będzie wycena rzeczoznawcy plus ciut więcej, bo tyle chcielibyśmy płacić, ale oczywiście w granicach rozsądku, bo to są pieniądze publiczne i nie można nimi ot tak sobie szastać, że zaproponowana cena go satysfakcjonuje, to będziemy te grunty pozyskiwać wcześniej, żeby zbudować w ten sposób pewien bank ziemi, aby w momencie rozpoczynania rzeczywistej inwestycji w terenie być już o parę kroków do przodu, jeżeli chodzi o pozyskiwanie gruntów.

Duży wątek dotyczył transportu kolejowego. Pan przewodniczący Olszewski przedstawił tezę, że grozi nam odcinanie poszczególnych stacji kolejowych. Otóż nic bardziej mylnego. Różne są oczywiście modele kolei dużych prędkości. Jednym z nich jest shinkansen, model japoński, gdzie mamy wydzieloną strukturę, po której jeździ tylko kolej dużych prędkości i pewnie poza miastem raczej nieczęsto się zatrzymuje. My takiego rozwiązania nie chcemy.

Chcemy natomiast, aby to było zintegrowane i stąd ta nasza kolej dużych prędkości nie jest koleją aż tak strasznie dużych prędkości. 250 km/h to nie jest aż tak strasznie dużo m.in. dlatego, że chcemy, aby w polskiej sieci osadniczej przystanki wypadały co kilkadziesiąt kilometrów, żeby połączyć także ośrodki mniejsze i średnie. Na głównych stacjach takt będzie pewnie co godzinę i częściej, i nie na każdej pomniejszej stacji każdy pociąg się zatrzyma, ale ważne jest, aby takie połączenia stworzyć.

Pojawił się w dyskusji duży wątek Bydgoszczy. Plan będzie pewnie przewidywał z Bydgoszczy co najmniej co godzinę pociąg do CPK, a podróż zajmie najwyżej 2 godziny wobec obecnych 3 godzin i 20 minut. Myślę, że będzie to duża, pozytywna zmiana dla mieszkańców Bydgoszczy.

Poseł Piotr Król (PiS):

3 godziny 20 minut jedzie ICE, panie ministrze. TLK jeździ jednak trochę wolniej.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Wiadomo, wchodzimy tutaj już w szczegóły. Z Gdyni podróż trwa 3 godziny 30 minut, ale są i takie pociągi, które jadą do Warszawy 6 godzin 30 minut. Każdy z posłów, który podróżuje koleją, poznał ten problem na własnej skórze. Jak powiedziałem, planujemy co godzinę, co dwie godziny do CPK plus 15 minut do Warszawy.

Pan minister Grabarczyk wspomniał o kilku inwestycjach, które były kiedyś przygotowane, jak Centralny Port Lotniczy czy szybka kolej w wariancie Y. Mogę się tutaj z panem nie tylko zgodzić, ale również ubolewać, że one przez pańskich następców w rządzie PO-PSL zostały wyhamowane. Pewnie wszyscy chcielibyśmy, żeby projekt CPK był bardziej zaawansowany. On jest z pewnością opóźniony z punktu widzenia potrzeb, tzn. byłoby na pewno lepiej, gdyby CPK już teraz się budował. Gdybyśmy otwierali lotnisko za 3–4 lata, to byłby wariant optymalny, jeśli chodzi o rozwój ruchu lotniczego itd., ale cóż mogę powiedzieć… Mogę jedynie odpowiadać za to, co się działo po roku 2015 i tutaj nie dostrzegam już jakichś dużych opóźnień, a zwłaszcza w tym czasie, kiedy pełnię moją funkcję, tj. od 2 miesięcy i tygodnia.

Ważny jest wątek LOT jako lokalnego przewoźnika. Do odpowiedzi został wywołany przedstawiciel LOT-u, więc ja powiem tylko dwa zdania na ten temat. Proszę mnie ewentualnie skorygować, gdybym coś mówił źle. CPK nie może być z przyczyn oczywistych, prawnych, portem lotniczym dedykowanym tylko LOT. Będzie to port publiczny, z którego każda linia będzie mogła korzystać. Sloty będzie przydzielał niezależny podmiot, tak jak to się dzieje w innych portach lotniczych. Tym niemniej, jeśli spojrzymy z drugiej strony, czyli od strony możliwości rozwojowych LOT-u, to jeśli linia ma się nadal rozwijać i oferować coraz szerszą ofertę połączeń, niedawno pan prezes LOT-u mówił, że planuje zakup kolejnych 10 największych samolotów umożliwiających połączenia międzykontynentalne, to nie będzie to możliwe do wykonania na Okęciu. W obecnym stanie lotniska, choćby tylko ze względu na jego przepustowość, nie da się obsłużyć jeszcze 5, 6 czy 10 mln dodatkowych pasażerów. To jest po prostu fizycznie niemożliwe.

Gdyby przyjąć wariant, o którym się kiedyś mówiło, tzn. duoportu czy multiportu, czyli rozsiewania ruchu lotniczego po okolicznych lotniskach – tu podwyższymy przepustowość o 2 miliony, tam o 3 miliony zwiększymy itd. – to byłby przede wszystkim strzał w kolano dla LOT-u, ponieważ to rozwiązanie nie generowałoby jednego miejsca, w którym narasta masa krytyczna pasażerów, którą LOT mógłby rozwozić po całym świecie swoimi liniami międzykontynentalnymi.

Podkreślę jeszcze raz, bo to istotna rzecz, a nasze posiedzenie na pewno jest słuchane i uważnie w pewnych kręgach analizowane szerzej nie tylko w Polsce: CPK będzie portem spełniającym wszelkie kryteria publicznego dostępu, wszelkie kryteria obiektywnego i równego traktowania przewoźników i jest on bardzo potrzebny LOT-owi. Wszyscy inni przewoźnicy, tacy jak Lufthansa czy KLM znakomicie sobie poradzą bez CPK, natomiast LOT – nie. Żeby się rozwijać, LOT potrzebuje CPK.

Jednocześnie, jak spojrzymy na rozwój LOT-u, czyli najbardziej agresywnej i najszybciej rozwijającej się linii lotniczej w Europie, to ja jestem spokojny. Jeśli tylko damy LOT-owi szansę, stworzymy możliwości, to rozwinie się on tak, że zadziwi jeszcze nas wszystkich. LOT wykorzysta wszystkie możliwości, jakie daje CPK.

Jeżeli chodzi o studium wykonalności dla Y, to z tego co słyszałem, przede wszystkim przedawniły się badania środowiskowe. Szkoda mi tego okresu, co prawda to już nie czasy pana ministra, wtedy był inny minister w rządzie PO–PSL, kiedy wspomniane projekty zostały wyhamowane. Generalnie, jeśli chodzi o to, czym nasza koncepcja różni się od pierwotnego Y, to jest to większa liczba planowanych przystanków. Dzięki temu kolej ma uruchamiać mniejsze społeczności i komunikować ze sobą więcej miast, nawet za cenę trochę dłuższego czasu przejazdu, choć i tak będzie on znacznie krótszy niż obecnie. Zależy nam na włączaniu terenów Polski powiatowej do krajowego systemu komunikacji.

Dwa słowa refleksji. Po Kongresie Przyszłości Kolei ukazał się jeden z artykułów, w którym napisano, że szybka kolej zlikwiduje wykluczenia transportowe. Wiele osób pytało wtedy, ale jak to? Przecież wykluczenia transportowe to kolej regionalna, lokalne połączenia autobusowe, to one likwidują wykluczenia, a nie kolej dużych prędkości. Nie

do końca to jest prawda. Oczywiście, kolej regionalna i połączenia autobusowe tak, jak najbardziej i my je rozwijamy, ale pytanie brzmi: Do czego te autobusy i do czego ta kolej regionalna mają dowieźć pasażerów? Jeżeli tą koleją regionalną mielibyśmy na przykład podróżować z jakiegoś powiatowego miasta w województwie pomorskim do Warszawy czy do CPK, to będzie tak, jak zauważyliśmy z panem posłem Królem, że czasy takiego przewozu będą wielogodzinne. Model piasty i szprychy jest więc również do zastosowania na skalę regionalną, takich lokalnych minihubów, do których kolej regionalna czy połączenia autobusowe dowożą, ale tam jest możliwość przesiadki do kolei dużych prędkości.

Jak w ogóle, proszę państwa, zmierzyć wykluczenie transportowe? Najprościej czasem dojazdu do punktu docelowego, do którego dana osoba chce dojechać. Z tego punktu widzenia fakt, że taki pasażer w ogóle nie ma autobusu lub połączenia kolejowego, żeby przejechać pierwsze 30–40 km do miasta powiatowego lub innego większego miasta, to taka sytuacja generuje wykluczenie transportowe, to prawda, ale wykluczenie transportowe sprawi również, że z miasta powiatowego taka osoba nie ma połączenia do Warszawy albo ma takie połączenie raz dziennie i jest ono wielogodzinne. Jeżeli to podłączymy do kolei dużych prędkości, to będziemy mieli drugi element, drugą nóżkę, która likwiduje wykluczenie transportowe. Dzięki temu z każdego miasta, a nawet nie z miasta tylko z każdego miejsca w Polsce czasy dojazdu do oczekiwanej destynacji: CPK, Łódź, Warszawa lub inne duże miasto, znacząco się skrócą i to w każdej relacji i z każdego miejsca.

Kolejna kwestia, ogólna, ale rozpisana na szereg pytań: Czy rząd chce budować Centralny Port Komunikacyjny, czy rzeczywiście jest w to zaangażowany? Wydaje mi się, że nie muszę chyba państwa o tym przekonywać. Mamy jasne deklaracje pana premiera w tej sprawie, chociażby na ostatnim Kongresie Rozwoju Kolei, gdzie zaprezentował on nasze Strategiczne Studium Lokalizacyjne. Każdy, kto ma doświadczenie w administracji rządowej, na pewno wie, że ta silosowość jest pewną zmorą polskiego rządu, a nawet szerzej – polskiego systemu administracji publicznej, bo wykracza poza instytucje podległe bezpośrednio rządowi. Musimy budować relacje i współpracować z wieloma interesariuszami, ale nawet w obrębie instytucji podległych rządowi wiadomo, że silosowość występuje. Instytucje mają swoją kulturę działania, swoje pomysły.

Taka jest moja rola, jako pełnomocnika rządu, to właśnie ja mam się tym zajmować, żeby wspomnianą silosowość przełamywać i żeby tam, gdzie definiujemy takie problemy ze współpracą, w przypadku instytucji podległych rządowi to jest to raczej tzw. krótka piłka, ale w innych przypadkach może to wymagać na przykład zmian legislacyjnych, zmian sposobu uzgadniania pewnych spraw itd. Problemy, w miarę jak będą występowały, będą nam się wyświetlały i wtedy będziemy adresować określone działania. Teraz mogę powiedzieć tylko tyle, że jesteśmy ich świadomi. Wiem, że takie problemy występują i wiem, że w praktyce na pewno się na nie natkniemy. Nasza głowa tym, aby je rozwiązywać.

W pierwszej serii odpowiedzi to chyba tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Polecam jednak uwadze tę definicję przewozów kolejami dużych prędkości, bo o tym będziemy decydować na tym posiedzeniu.

Teraz kolejne pytania. Pani posłanka Hanna Gill-Piątek, proszę bardzo.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, mam 5 pytań i jeśli objętość odpowiedzi będzie większa, to proszę o udzielenie odpowiedzi na piśmie. Jako Lewica patrzymy na ten projekt krytycznie, choć akurat ja podchodzę do niego dość ambiwalentnie z uwagi na funkcję, która nie jest uwidoczniona na obrazku, jaki jest pokazywany, tzn. z uwagi na funkcję kolejową. Przede wszystkim dlatego, że miejmy w pamięci, że ta prestiżowa funkcja związana z lotniskiem i obsługą lotów, która może nam się wydawać centralna, tak naprawdę prawdopodobnie nie będzie generowała największych potoków ruchu. Ile razy w roku latamy samolotami?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Podpowiem, że statystyczny Polak raz.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

No właśnie. A ile razy podróżujemy koleją? Podejrzewam, że funkcja kolejowa i państwo pewnie macie dobre wyliczenia, będzie tutaj dominująca, jeżeli chodzi o przyszłe wykorzystanie tej inwestycji.

Specjaliści zwracają uwagę na to, że pewną wadą tego pomysłu jest już sam układ gwiaździsty całego systemu. Jego punkt spięcia znajduje się w miejscu, gdzie potoki ruchu z racji podróżowania samolotami będą relatywnie małe, ale to nie byłaby ostatecznie taka wielka wada, bo te szprychy muszą się przecież gdzieś spiąć. Natomiast chciałabym zapytać, czy istnieje jakaś komplementarna strategia rozwoju kolei, która łączy peryferia systemu. Chodzi mi o to, abyśmy nie doszli do sytuacji, w której ze Szczecina do Poznania najlepiej będzie się jechało przez Baranów, bo to będzie absurdalne. Czy państwo dbacie również o to, jak będzie wyglądała reszta systemu kolejowego i jak to się spina z waszą koncepcją? Inaczej do Łodzi będzie można dojechać w 30 minut, ale już na przykład z Łodzi do Kutna, jeżeli ktoś nie jechał, to polecam, podróż koleją trwa godzinę, w trzęsącym się pociągu, który zatrzymuje się na każdym przejeździe.

Drugim pytaniem jest pytanie o autostradową obwodnicę Warszawy. Bardzo się cieszę, że ona będzie powstawała w związku z tym projektem. Mam nadzieję, że powstanie. Od 15 lat, a może nawet dłużej, społeczności warszawskich osiedli, które zwracały uwagę na to, że Mazowiecki Węzeł Transportowy jest zaprojektowany w taki sposób, że wepchnie cały ruch tranzytowy do środka stolicy – być może w tej kwestii miały one, jak wyraził się pan minister, opinię subiektywną, aczkolwiek mylną, to jednak okazało się po latach, że to nie była mylna opinia. Warszawa jest miastem, w którym składowa smogu z ruchu o niskiej emisji liniowej jest w odwrotnej proporcji niż w innych miastach. To oznacza, że Warszawa jest zanieczyszczana przede wszystkim przez transport, w 70%, natomiast przez piece w o wiele mniejszym stopniu. Ciężki transport psuje więc powietrze w Warszawie i naprawdę zagraża zdrowiu jej mieszkańców. Obwodnica autostradowa jest z pewnością potrzebna, natomiast przez 15 lat, z tego, co pamiętam, mieszkańcom Warszawy zawsze mówiono, że droga krajowa nr 50 nie może być rozbudowana w żaden sposób, ponieważ tam są obszary Natura 2000. W powiecie piaseczyńskim jest mokradło Całowanie oraz cały Mazowiecki Park Krajobrazowy. W związku z tym chciałam się zapytać, jak państwo macie sobie zamiar poradzić z tym problemem. Czy to nagle przestał być problem i teraz będziemy już mogli zbudować obwodnicę? Jeżeli tak, to chciałabym usłyszeć w jaki sposób?

Trzecia rzecz. Ponieważ jestem posłanką z Łodzi i rozwój tego miasta oraz regionu jest mi bardzo bliski, napisałam ostatnio interpelację dotyczącą tunelu średnicowego w Łodzi, który w tej chwili – zgodnie z odpowiedzią – jest już spóźniony o 7 miesięcy. Tunel jest częścią całego systemu, który ma być podpięty pod CPK. Czy macie państwo jakąkolwiek alternatywę? Jak będzie wyglądała sytuacja Łodzi, sytuacja połączeń, którym miał służyć ten tunel, szczególnie kolei dużych prędkości, jeśli okaże się, że budowa CPK nie postępuje tak optymistycznie szybko, jak się zakłada? Czy ten tunel, który będziemy mieli pod Łodzią… Czy jest w ogóle jakaś alternatywa dla wykorzystania tego tunelu przez kolej dużej prędkości, jeżeli CPK okaże się – przepraszam za wyrażenie – wielką klapą?

Czwarte pytanie dotyczy partycypacji. Ono już tutaj padało. Chodzi o to, w jaki sposób przebiega dialog i jak rozwiązywane są protesty mieszkańców w związku z tak dużą inwestycją? To jest szczególnie ważne, ponieważ inwestycja, to jasne, będzie miała ogromne oddziaływanie. Ile to będzie kosztowało i co państwo robicie w tym kierunku, żeby ten dialog prowadzić w rzeczywisty sposób i rzeczywiście rozwiązywać konflikty? To nie jest bowiem tylko kwestia wykupu gruntów. Bardzo często jest to kwestia zniszczenia całych lokalnych społeczności.

I pytanie piąte: Czy przeciętnego Polaka i Polkę będzie stać na bilety na szybką kolej? O ile pamiętam, to w momencie, kiedy były jeszcze obowiązujące koncepcje poprzedniego rządu na temat kolei dużych prędkości, czyli tego Y, to obliczano, że podróż z Łodzi

do Warszawy, która wtedy kosztowała 25 zł w zwykłym pociągu Intercity, będzie kosztowała ponad 70 zł w kolei dużych prędkości. Chciałabym zapytać, w jaki sposób ma to niby zmniejszyć wykluczenie, jeżeli cena ma być podobnie wysoka? Może cena nie będzie aż tak duża? Jak państwo planujecie to rozwiązać? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan poseł Joński. Przygotowuje się pan poseł Lasek.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, część tematów została już poruszona, dlatego chciałbym się skupić na podpisanym przez pana premiera Morawieckiego 29 stycznia br., o czym mówił pan minister, projekcie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego. Chodzi o przebieg nowych tras kolejowych, chodzi o KDP.

Mam tutaj konkretne pytanie w sprawie linii nr 85. To jest linia przechodząca przez Łódź. Do tej pory tzw. Y w opracowaniach z lat 2009–2013 miał przebiegać z dala od miasta, w znacznej części po śladzie już istniejącej linii kolejowej. Notabene studium z 2010 r. przyjęło takie rozwiązanie. Tymczasem ze zdziwieniem 10 lutego usłyszeliśmy, że rozpoczynają się konsultacje. Pan minister mówił, żebyśmy zachęcali mieszkańców do rozmowy, do udziału w konsultacjach.

Przed chwilą dostałem informację z jednej z gmin, konkretnie z Konstantynowa Łódzkiego, który też przed chwilą dowiedział się, że linia kolei dużych prędkości ma prowadzić przez tereny zabudowane, bo plan zagospodarowania dla Łodzi przewiduje w tym miejscu, gdzie idzie kolej dużych prędkości, którą państwo teraz wymalowaliście, a nie ta poprzednia, bo zamieniliście trasy, przez tereny zielone, przez tereny, które są przewidziane do budowy domów wielorodzinnych plus gmina Konstantynów Łódzki, która nie uczestniczyła w żadnym programie projektowania wspomnianej trasy. Gmina podejmie oczywiście na najbliższej sesji decyzję w tej sprawie. Jest to jednak tym bardziej bulwersujące, że trasa, to co państwo teraz wytrasowaliście w ramach tej linii kolei dużych prędkości, przechodzi przez osiedla mieszkaniowe, jedno przecina i dochodzi do gminy, która nawet nie była o tym poinformowana. Powiedziałbym, że taki sposób procedowania jest nie do przyjęcia, tym bardziej że od 10 lat wiemy, iż kolej dużych prędkości miała iść przez tzw. Lublinek i dalej ta trasa już łączy się za Sieradzem. Tutaj jest to jednak niezrozumiałe i dlatego mam konkretne pytanie: Kto podjął takie decyzje? Kto u państwa to w ogóle planuje? Mieszkańcy czują się tak potraktowani, jak gdybyście państwo nie chcielibyście z nimi w ogóle rozmawiać i tu nie chodzi wcale o to, że ktoś nie chce kolei dużych prędkości. Mieszkańcy tego chcą, ale nie należy tego trasować bez uzgodnień i nie po terenach zielonych ani miejscach, gdzie są osiedla mieszkaniowe.

Chcę jeszcze powiedzieć, że w przypadku gminy Konstantynów i zachodniej części miasta sytuacja i tak jest tam trudna, ponieważ przechodzi tamtędy S14, co mieszkańcy zaakceptowali z trudnością, a państwo teraz chcecie im jeszcze dorzucić kolej dużych prędkości.

Panie ministrze, pytam konkretnie o linie nr 85 i tę nowo wytrasowaną, która nie była chyba konsultowana, jak wynika z tego, co powiedziałem, z nikim, a państwo ją po prostu narysowaliście i wyznaczyliście miesiąc na konsultacje. Bardzo proszę o konkretną odpowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę, pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, zaproszeni goście, wiele odpowiedzi na przygotowane przeze mnie pytania, które chciałem poznać, już przynajmniej częściowo padło, ale mam jeszcze kilka pytań, takich już bardziej konkretnych.

Czy przewidziane jest wykorzystanie Centralnego Portu Komunikacyjnego przez tanie linie lotnicze? Jeżeli tak, to czy szacowano czas rotacji takich samolotów? Przy czterech drogach startowych, które na tym lotnisku mają być docelowo, czas kołowania samolotu z reguły się wydłuża. To oczywiście jest zależne od liczby terminali, ale z punktu widzenia linii low-costowych, bardzo mocno wykorzystywanych przez pasa-

żerów z uwagi na ceny oferowanych biletów, czas rotacji jest kluczowy dla opłacalności tego typu usługi. Standardowo jest to ok. 25–30 minut dla takiej linii, czyli od momentu lądowania do startu.

Drugie pytanie jest następujące: Czy wiadomo już, w jakim kierunku będą ustawione drogi startowe? Czy zostały przeprowadzone wstępne projekty procedur dolotowych i odlotowych? Od tego w sumie będzie zależał kształt stref ograniczonego użytkowania i jednocześnie konieczność konsultacji z osobami zamieszkującymi konkretne obszary.

Ostatnia rzecz. Pan minister raczył powiedzieć, że lotniska na Mazowszu wyczerpały swoją przepustowość. Z tego, co pamiętam z przeprowadzonych niedawno analiz na Okęciu, można wykonać od 38 do 42 operacji w piku, natomiast szacuje się, że można by osiągnąć nawet od 48 do 50 operacji, z uwagi na to, że samoloty są coraz cichsze, mają coraz lepsze osiągi i przy tej samej kwocie hałasu można wykonać więcej operacji. Oczywiście chodzi też o przepustowość portu, samego terminala czy sprawność służb czuwających nad ruchem lotniczym.

Modlin, gdyby nie blokowania inwestycji takich jak rozbudowa terminala, parkingów, dodatkowych płyt postojowych itd. przez jednego z udziałowców, ma możliwość osiągnąć z jednym pasem przepustowość od 50 do 52 operacji na godzinę. Zgodnie z master planem możliwe jest zbudowanie drugiej, równoległej drogi startowej, a przynajmniej takie były założenia.

Kolejnym lotniskiem w regionie jest prężnie doinwestowywane przez rząd lotnisko w Radomiu, na razie z bliżej nieokreśloną przepustowością i oddziaływaniem na mieszkańców. Pytanie jest następujące, ono już dziś w zasadzie padło, ale powtórzę: Czy w ogóle była oceniana, czy była przeprowadzana analiza wpływu CPK na te lotniska regionalne, takie jak Modlin czy budowany Radom?

I uwaga na koniec. Odnoszę trochę wrażenie déjà vu. Bardzo podobne założenia i bardzo podobny poziom ogólności widziałem już prawie 2 lata temu podczas prezentacji i trudno nie odnieś wrażenia, że tak naprawdę niewiele się zrobiło. Na zakończenie chcę jeszcze dodać, że ja wcale nie jestem przeciwnikiem Centralnego Portu Komunikacyjnego. O takim porcie mówi się chyba już od lat 70. poprzedniego wieku. Istotne jest jednak to, jak taka inwestycja będzie realizowana i czy w ogóle jest szansa na wybudowanie takiego portu w jakimś rozsądnym terminie, chociażby takim, jaki był tu dziś przedstawiony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Trzy pytania padły, bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Trzy serie pytań.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Zgadza się, trzy serie. Ma pan rację.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Z karabinu maszynowego.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Serie pytań. Trzymajmy się tego określenia.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Karabinu na pytania, a nie na pociski. Dobrze, odpowiem na pytania po kolei.

Pani poseł wspomniała o tym, że… Zanim zadała pytanie, to postawiła tezę, że Lewica jest sceptyczna. Przyznam szczerze, że się dziwię, bo był nawet taki projekt klubu Lewicy, który jako źródło finansowania zwiększenia wydatków opiekę zdrowotną wskazywał zaniechanie inwestycji w Centralny Port Komunikacyjny, a ponieważ samo lotnisko ma być finansowane rynkowo, to znaczyłoby poniechanie planu rozbudowy kolei. Zdziwiło mnie to, ponieważ lewicę kojarzyłem zwykle raczej jako sprzyjającą rozwojowi komunikacji kolejowej.

Pojawiła się wątpliwość czy to będzie tylko system szprych i czy w związku z tym inne relacje będą w jakiś sposób poszkodowane. Tutaj są dwie odpowiedzi. Po pierwsze, nie

będzie tak, żeby całkowicie nie było innych relacji. Gdybyśmy spojrzeli na całokształt systemu… Przecież funkcjonująca będzie nie tylko kolej dużych prędkości, a z kolei w kolejach dużych prędkości mamy nie tylko nowe inwestycje związane z CPK, ale mamy również sporo linii już istniejących, modernizowanych itd. W sumie, gdybyśmy skalę przybliżenia nieco zwiększyli, to zobaczymy nie tylko piastę i szprychy, ale coś co bardziej przypomina pajęczynę, w której połączenia obwodowe też istnieją w wielu relacjach. Zupełnie abstrahując od samego faktu istnienia CPK, nowy system robiony pod CPK też oczywiście w tym pomaga, na przykład w komunikacji północ–południe z pominięciem węzła warszawskiego, który siłą rzeczy jest bardzo obciążony. Jeżeli ktoś będzie się mógł przemieścić z Pomorza do Małopolski bez postoju i bez wkomponowywania się w węzeł warszawski, a wiele osób tak podróżuje, to będzie duża korzyść dla obydwu wymienionych regionów i to liczona nieraz w godzinach, jeśli chodzi o skrócenie czasu podróży.

Obwodnica autostradowa Warszawy i problemy środowiskowe. To jest prawda, oczywiście one będą występowały i będziemy sobie z nimi radzili już na etapie realizacji inwestycji, ale myślę, i jest to również apel do osób bardzo zatroskanych o stan środowiska, że trzeba patrzeć na całościowy efekt środowiskowy danej inwestycji. Może się zdarzyć, że będzie ona przebiegać w miejscu, które jest wartościowe pod względem przyrodniczym i in abstracto stwierdzilibyśmy, że pewnie lepiej byłoby, gdyby w danym miejscu ona nie przebiegała, bo znajduje się tam coś w jakiś sposób wartościowego, ale nie jest to aż tak bardzo wartościowe, że ważąc z drugiej strony chociażby efekt wyprowadzenia ruchu tranzytowego z Warszawy i równoważąc tym samym szkody dla środowiska, nie można było stwierdzić, że jednak per saldo ta obwodnica jest dla środowiska korzystna, jeśli chodzi o efekt całości. Takich argumentów będziemy używali i budowali, bo one są prawdziwe. Tak po prostu jest.

Jeżeli chodzi o czynnik społeczny, to pojawiło się m.in. pytanie, ilu mieszkańców może ta kwestia dotyczyć. Wcześniej to pytanie mi umknęło, nie odpowiedziałem na nie. W sumie jest to ok. 3 tys. osób, do 3 tys. osób. Tylu mieszkańców ze względu na planowaną inwestycję będzie być może musiało zmienić dotychczasowe miejsce zamieszkania. Pewnie nie każdy z nich będzie musiał to zrobić tak na sztywno, części z nich dlatego, że po prostu znajdzie się w sąsiedztwie, którego sobie nie życzy. Tak mogą ci mieszkańcy subiektywnie uważać, ale w tym przypadku mamy tylko ocenę subiektywną i z definicji jest ona prawdziwa, dlatego że uznają, iż ich jakość życia się obniżyła i nie chcą już dłużej w tym miejscu mieszkać.

Inna część z tych osób mieszka natomiast bezpośrednio w miejscu, gdzie kiedyś powstanie pas startowy, terminal lub droga dojazdowa, no więc siłą rzeczy… Jak na tę skalę inwestycji jest to jednak liczba bardzo niewielka, jest to mało i naprawdę trudno byłoby znaleźć obszar o analogicznej wielkości pod tak dużą inwestycję, której realizacja dotykałaby bezpośrednio tak małej liczby ludzi. Nieraz budowa odcinka drogi krajowej, która przebiega gdzieś obok terenów zabudowanych, powoduje znacznie większe potrzeby wykupu gruntów, przenosin i wyprowadzek mieszkańców czy wreszcie wywłaszczeń.

Cena przejazdów. Szczerze przyznam, że nie jestem w stanie odpowiedzieć na pytanie, jaką cenę zaproponuje przyszły przewoźnik na linii, która jeszcze nie istnieje. Niewątpliwie, i na to zwracaliśmy już uwagę, nie chcemy w naszej koncepcji… To nie ma być linia wydzielona eksterytorialnym korytarzem tylko dla kolei dużych prędkości i dlatego ta prędkość nie jest atak duża, co ostatecznie pozwoli, żeby pomiędzy połączeniami realizowanymi przez składy o dużej prędkości funkcjonowały także połączenia wolniejsze, bardziej o wymiarze regionalnym i być może również bardziej dostępne dla kieszeni przeciętnego Polaka.

Przewoźnik musi się na koniec zbilansować, więc siłą rzeczy, jeśli zbytnio wyśrubuje ceny biletów, to będzie woził powietrze i stanie się to dla niego nieopłacalne.

Bardzo szczegółowe pytania dotyczyły tunelu średnicowego w Łodzi, przebiegu linii 65, jeżeli dobrze zapamiętałem, poprzez Konstantynów Łódzki. O dwa słowa dotyczące tych rozwiązań poproszę za chwilę pana prezesa Malepszaka, który jest członkiem

Zarządu CPK, odpowiedzialnym za komponent kolejowy, ale najpierw moja uwaga ogólnej natury.

Mówienie, że my bez żadnych konsultacji wpisaliśmy coś do strategicznego studium, jest o tyle nieuprawnione, że to właśnie owo strategiczne studium ma być etapem, powiedziałbym nawet prekonsultacji przed rzeczywistą, formalną procedurą konsultacji, jaka ma miejsce w toku uzyskiwania pozwolenia środowiskowego. Wychodzimy wcześniej krok w przód. Już teraz pokazujemy mieszkańcom pewne rozwiązania i dlatego na przykład mówimy o korytarzach, a w każdym korytarzu są 2, 3 lub 4 alternatywne trasy. Chcemy to teraz pokazać i zebrać uwagi mieszkańców. Robimy to wcześniej niż musielibyśmy uczynić w normalnym procesie inwestycyjnym, ale czynimy tak po to, żeby zebrać opinie mieszkańców. Mówienie w tej sytuacji, że jeszcze jakoś wcześniej powinniśmy te sprawy uzgadniać, zanim pojawiło się Strategiczne Studium Lokalizacyjne, to… W ten sposób etapy moglibyśmy mnożyć w nieskończoność, bo dokument nazwalibyśmy, powiedzmy, prestudium lokalizacyjne i od razu pojawiłyby się prawdopodobnie głosy, czemu bez konsultacji wpisaliśmy coś do prestudium lokalizacyjnego.

Szanowni państwo, przychodzi taki moment, kiedy trzeba coś publicznie pokazać i zakomunikować. Naszą świadomą decyzją jest to, że robimy to wcześniej, niż rzeczywiście trzeba by było. To jest dodatkowy element pozwalający na lepsze konsultacje, ale to jest również pytanie o pewne priorytety, bo jeżeli nawet pan poseł Joński, który być może nie zwrócił uwagi, być może było to przejęzyczenie, ale w tej samej wypowiedzi był pan łaskaw skrytykować trasowanie przebiegów przez tereny zurbanizowane i przez tereny zielone, więc pojawia się pytanie: Jeżeli po zielonych źle i po zurbanizowanych też źle, to gdzie te linie miałyby przebiegać, jeśli w ogóle mają przebiegać? Wyczerpaliśmy bowiem wszelkie opcje, zarówno tereny zabudowane, jak i niezabudowane.

Jeżeli chcemy, żeby linia kolejowa nie była eksterytorialną autostradą, która ma pięć przystanków i łączy bez zatrzymywania się z Poznaniem, Wrocławiem i Gdańskiem, jeżeli chcemy, aby skomunikować także mniejsze miejscowości, to oczywiście linie kolejowe muszą przebiegać w bezpośredniej bliskości tychże miejscowości. Siłą rzeczy będą one wtedy przebiegały w terenach mniej lub bardziej zabudowanych i zurbanizowanych. Oczywiście, pewną zmorą polskiego planowania przestrzennego, ale nad tym tylko wspólnie możemy załamać ręce, jest to, iż w pewnym momencie zostało ono zdecydowanie za bardzo zdecentralizowane. Właściwie każda gmina robi, jak chce. Zabrakło nam w tym wszystkim pozostawienia niezabudowanych, strategicznych korytarzy komunikacyjnych, które byłyby zdefiniowane na poziomie państwa w perspektywie 20, 30 lub 50 lat i były zachowane w terenie, aby tam wszystkiego nie zabudować. Tak się jednak nie stało. Żyjemy w takiej rzeczywistości i będziemy się z tym problemem mierzyć na etapie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego i stąd znalazły się w nim 2, 3 lub 4 możliwe przebiegi, żeby uzyskać m.in. opinię lokalnej społeczności, który z tych ewentualnych przebiegów byłby, powiedzmy kolokwialnie, najbardziej bezbolesny.

Wiemy, co za tym się kryje: jak najmniej wykupów, wywłaszczeń i wyburzeń. Chodzi o to, aby wszystko ze sobą jak najbardziej współgrało. Jesteśmy otwarci na sygnały. Pewnie nie chcielibyśmy tego, ale jeśli w jakichś skrajnych przypadkach zdarzyłoby się, że ktoś coś przeoczył, jakąś ważną sprawę, to na tym etapie można jeszcze nawet przesunąć sam korytarz, chociaż raczej chcielibyśmy się trzymać w wyznaczonych korytarzach i dyskutować o tych kilku wariantach, które są w ramach danego korytarza. To jest właśnie ten etap, żeby takie słuszne, uprawnione i konkretne wątpliwości zgłaszać i do nas przesyłać. Naszą intencją jest również i to, żeby później, kiedy będzie szedł już proces inwestycyjny, na przykład zgoda środowiskowa, żeby wtedy był gotowy taki wariant, który spowoduje jak najmniej uwag i protestów oraz jak najmniej odwołań. Dzięki temu ta inwestycja będzie mogła sprawnie przebiegać.

Pytanie od pana posła Laska były bardzo szczegółowe, ale podejrzewam, że pan poseł wie, iż zbyt szczegółowe na tym etapie inwestycji. Na nie będzie odpowiadał przede wszystkim master plan. Jesteśmy teraz w dialogu konkurencyjnym, wybierzemy doradcę strategicznego, z którym opracujemy master plan. Wspominałem, że w grę wchodzi trzech potencjalnych partnerów, najbardziej zaawansowanych, ale proces jest otwarty i zawsze może się jeszcze ktoś zgłosić, kto da lepszą ofertę. Generalnie, jedno z naj-

większych światowych lotnisk, które jest chwalone i uznawane za bardzo dobrze zorganizowane lotnisko, o wysokiej jakości usług, to właśnie jest nasz potencjalny doradca strategiczny, z którym opracujemy master plan, który z kolei będzie odpowiadał na takie pytanie: Czy będzie duży komponent low-costowy na CPK? Na etapie briefu strategicznego jest przewidziana taka możliwość, a takie rozwiązanie ma swoje plusy i minusy. Z jednej strony generuje dodatkowy ruch i przyciąga dodatkowych pasażerów, ale z drugiej strony bardzo utrudnia późniejsze negocjacje i kontakty z tymi liniami zwykłymi, nie low-costowymi, bo one z kolei patrzą na to krzywym okiem i pytają na przykład, dlaczego ktoś, kto nas wypycha z rynku, ma mieć takie same warunki. Na świecie działają różne modele. Są lotniska, gdzie ruch jest mieszany, ale są i takie, które są dedykowane tylko do obsługi dużych linii, a inne lotnisko, gorzej skomunikowane i bardziej oddalone od centrum metropolii koncentruje się na obsłudze linii low-costowych. W naszym przypadku przesądzi o tym master plan lotniska.

Podobnie, jeśli chodzi o usytuowanie pasów startowych. To jest jeden z powodów, dla których świadomie… Moglibyśmy oczywiście już teraz podać teoretyczny, hipotetyczny, przykładowy, dokładny plan lotniska, gdzie pas, gdzie terminal, gdzie drogi itd., tylko że odchylenia osi pasa zaledwie o kilka stopni powoduje w perspektywie dziesiątek kilometrów zmiany, jeżeli chodzi o obszar oddziaływania, hałas, natężenie ruchu itd. Jestem przekonany, choćbyśmy sto razy powtórzyli, że on jest przykładowy, to pokazanie jednego takiego wariantu spowodowałoby z jednej strony poczucie krzywdy, gdyby się okazało, że rzeczywistość jest jednak nieco inna, a ktoś, kogo pierwotnie w obszarze oddziaływania nie było, jednak ostatecznie się w nim znalazł i vice versa. Dlatego najpierw master plan, a później konkretne projekty budowlane. To będzie ten moment, żeby pokazywać dokładne rozrysowanie pasa, idący za tym obszar ograniczonego użytkowania itd.

Dyskusja o przepustowości Okęcia. Oczywiście, kosztem dużych pieniędzy można by nieco zwiększyć przepustowość na Okęciu. To jest możliwe i technicznie wykonalne. Nie odpowiada nam to jednak na takie graniczenie jak na przykład 600 operacji na dobę, co wynika z decyzji środowiskowej marszałka. Zwiększenie tego na przykład do 800 operacji, przy obecnym stanie prawnym, prawdopodobnie spowodowałoby znaczące rozszerzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a co za tym idzie roszczenia idące w setki milionów, jeśli nie przekraczające miliard złotych. To jest jeden z czynników, które musimy brać pod uwagę.

Po drugie, na Okęciu mamy jednak fizyczne, sztywne ograniczenia wynikające z zabudowy Warszawy, z którą mamy do czynienia dookoła lotniska. Jak powiedziałem, nikt poważny i zdrowy na umyślenie nie zaproponuje przecież opcji wyburzenia Ursynowa czy jakiejś innej dzielnicy. To powoduje, że bardzo szybko dochodzimy do zjawiska krańcowej malejącej korzyści, gdzie musimy już ponosić ogromne nakłady, żeby tylko odrobinkę podkręcić liczbę pasażerów, a na koniec i tak uderzymy głową w sufit. Być może uda nam się obsłużyć 2, 3 lub 4 miliony pasażerów więcej, być może uda się działać jeszcze rok dłużej, ale znów trafimy w sufit, jeśli chodzi o możliwość dalszego wzrostu.

Wspominaliśmy dziś, że średnio Polak lata samolotem raz w roku. Mieszkaniec innego państwa europejskiego czyni to 3 lub 4 razy. Jest rzeczą nieomalże pewną, że w miarę wzrostu zamożności społeczeństwa będziemy dochodzić do tej samej średniej, a więc nawet bez dodatkowego ruchu hubowego zwykły organiczny wzrost ruchu lotniczego wymusi na nas taką decyzję.

Modlin – oczywiście, teoretycznie, można rozbudowywać Modlin. Był zarzut o blokowanie inwestycji, ale trzeba sobie odpowiedzieć na pytanie o źródła jej finansowania. Czy przejdą one test prywatnego inwestora? Łatwo jest taką inwestycje dofinansować, ale gorzej, jeśli później będzie decyzja Komisji Europejskiej, żeby zwracać środki, co oczywiście wykłada całą spółkę i powoduje zamknięcie lotniska.

Wszyscy kochamy Modlin i nikt nie chce mu szkodzić, ale jest to lotnisko, które ma cały szereg ograniczeń, zarówno środowiskowych, są obszary Natura 2000, jest obszar występowania ptactwa, dookoła mamy podmokłe tereny, jak też problem infrastruktury już istniejącej. Pas lotniczy był oryginalnie przygotowany dla bazy wojskowej, więc średnio wytrzymuje on obciążenia związane z komercyjnym ruchem lotniczym, wymaga ciągłych napraw i remontów. Na koniec i tak dojdziemy do wniosku, że aby speł-

nić parametry, o które nam chodzi, to należałoby od podstaw wybudować nowe lotnisko, takie nowe CPK, tyle że w Modlinie, a nie w Baranowie.

Pytanie: W czym lokalizacja w Modlinie jest lepsza? Ja tego nie widzę, natomiast mogę wymienić wiele czynników, z powodu których jest ona gorsza, na przykład Modlin leży po złej stronie Wisły, po złej stronie warszawskiej aglomeracji, jest położony dalej od skrzyżowania autostrad A1 i A2, z dala od Centralnej Magistrali Kolejowej itd., a więc jeżeli wybieramy punkt i musimy coś nowego zrobić, ale możemy to zrobić w sposób racjonalny, mamy szansę, żeby przeanalizować układ transportowy kraju i dokonać optymalnego wyboru, to jestem oczywiście w stanie dyskutować, czy ono rzeczywiście jest w Baranowie, czy może 10 km wyżej lub niżej, w prawo lub w lewo. Badania były przeprowadzane, brano pod uwagę szereg czynników, ale w porządku, o tym można dyskutować, natomiast to, że optymalny, centralny punkt komunikacyjny Polski nie mieści się w Modlinie, jestem w stanie stwierdzić tutaj, iż jest to rzecz, która nie podlega dyskusji.

No i Radom. On jest oczywiście budowany. Inwestycja zakończy się ok. 2022 r. i lotnisko osiągnie przepustowość do 3 mln pasażerów. Wszystko wskazuje na to, że będzie potrzebnym lotniskiem uzupełniającym właśnie na przykład dla jakiejś linii mocno lowcostowej, która uzna, że te warunki, które dostała na CPK, a które z kolei my musimy jej dać, żeby zachować kryterium równego traktowania linii lotniczych, publicznego dostępu do terminalu itd., czyli warunki zbliżone przynajmniej do warunków dla dużych linii. Jeśli taka linia uzna, że w jej modelu biznesowym to się nie sprawdza, bo musi działać na niskich kosztach, a koszty CPK są zbyt duże, trzeba ponosić za duże opłaty, to będzie szukać innego miejsca, z którego będzie mogła latać. Do tego dochodzą jeszcze oczywiście loty czarterowe plus pomoc dla Okęcia w okresie dojścia do 2027 i 2028 r., kiedy trzeba będzie obsłużyć miliony pasażerów. Lotnisko w Radomiu przyda się na pewno, ale w żadnym stopniu nie jest to konkurencja ani alternatywa, nawet w najśmielszych snach, dla Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Ostatnia sprawa, wrażenie pana posła, że w tej kwestii niewiele się zrobiło. Jeśli o to chodzi, to mówiłem chociażby o Strategicznym Studium Lokalizacyjnym, o briefie strategicznym, o trwającym dialogu konkurencyjnym odnośnie wyboru strategicznego doradcy, a na koniec mogę tylko stwierdzić: cóż, z czyimiś wrażeniami trudno jest dyskutować. Każdy może mieć swoje wrażenia. Myślę, że to tyle w tej serii.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pani poseł Aleksandra Gajewska.

Poseł Aleksandra Gajewska (KO):

Dziękuję serdecznie. Tak naprawdę jest bardzo dużo wątków związanych z tym tematem, które można by tu poruszyć, zaczynając od realności i terminowej realizacji inwestycji, które nam tu państwo przedstawili, bo jak powiedział pan poseł Lasek, co pan sekretarz był skłonny ocenić, 2 lata temu był zachowany również taki poziom ogólności. Dalej mamy dotychczasowe dokonania powołanej spółki versus doniesienia prasowe dotyczące wynagrodzeń zarządu spółki, które są wyraźnie nieproporcjonalne. Potem rozwiązania komunikacyjne, mobilność siły roboczej, baza hotelowo-inwestycyjna, struktura ruchu lotniczego, preferencje pasażerów i mogłabym tak jeszcze długo, ale chciałabym się skoncentrować na tym aspekcie, który z mojego punktu widzenia jest najważniejszy, czyli mieszkańców Warszawy. Przechodzę więc do konkretów.

Chyba największym zarzutem w państwa kierunku jest to, że właściwie nie ma żadnego dialogu z warszawskim samorządem i nie mówię tu o takim dialogu, że państwo coś prezentujecie. Mówię naprawdę o dialogu dotyczącym planowania tego typu inwestycji. Jak państwo doskonale wiecie, plany rozwoju miasta zostały dostosowane do Lotniska im. Fryderyka Chopina, studium, została ustanowiona strefa ograniczonego użytkowania, z tego tytułu dla mieszkańców kilku dzielnic są wypłacane odszkodowania. To się może teraz zmienić. Blokowane są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, a wszyscy wiemy, czym to skutkuje w takich dużych miastach jak Warszawa.

W ukazanym wcześniej Strategicznym Studium Lokalizacyjnym inwestycji CPK nowe linie kolejowe miały być budowane w kolizji do projektowanej stacji metra Karolin. Ta stacja jest kluczowa dla funkcjonowania całej drugiej linii warszawskiego metra.

Po wystosowaniu pyta przez urząd miasta pojawiło się studium, chyba ok. 2 tygodnie temu, w którym omija się tę stację metra. Chciałabym prosić o jednoznaczną i wiarygodną informację, jaka jest w tej kwestii decyzja.

Właściwie nie ma dyskusji, co dalej z lotniskiem Chopina, a takich informacji oczekują mieszkańcy Warszawy. Dystans do najbliższego lotniska zwiększy się dla nich trzy- lub czterokrotnie. Na terenie lotniska Chopina działają firmy, które tam zainwestowały, są pracownicy, którzy codziennie dojeżdżają do pracy na lotnisku i oni też nie wiedzą, jaka będzie jego przyszłość.

Choćby tylko z powodu odciążenia lotniska Chopina i kwestii środowiskowych, które poruszyła pani poseł Gill-Piątek, moglibyśmy pochylić się nad kwestią budowy innego portu komunikacyjnego, ale w tym przypadku należy zwrócić uwagę na ogromną niegospodarność. Wystarczy wymienić tylko niektóre wydatki poniesione na lotnisko Chopina: budowa drogi ekspresowej S2 na odcinku węzeł Konotopa – węzeł Puławska wraz z odcinkiem węzeł lotnisko – Marynarska, to jest ponad 4mld zł, port lotniczy Warszawa – modernizacja infrastruktury lotniskowej, to prawie 750 mln zł, modernizacja linii kolejowej 8 i budowa łącznicy do lotniska Okęcie – 275 mln zł, obsługa transportem kolejowym lotniska Chopina – 370 mln zł, zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych – 395 mln zł. Łączne dostosowanie infrastruktury lotniska Chopina opiewa na kwotę ponad 6,5 mld zł. To są gigantyczne sumy. Te pieniądze można było spożytkować na coś innego, kiedy macie państwo w planach budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego i właściwie kompletnie nie znamy przyszłości Lotniska im. Fryderyka Chopina.

Kończąc już, chciałam się jeszcze trochę skoncentrować na połączeniach PKP, o których państwo również dużo mówią. Spółka PKP Intercity uruchomiła niedawno połączenie kolejowe z Łodzi na warszawskie Okęcie. Co dziwne, te pociągi właściwie omijają najważniejsze warszawskie dworce kolejowe i w efekcie pociąg nie wozi pasażerów lotniczych, lecz małą grupkę pracowników biurowych. Można powiedzieć, że są to pracownicy warszawskiego Służewca. Jak donosi m.in. „Dziennik Gazeta Prawna", maksymalne obłożenie tego pociągu to zaledwie 1/3. Jak w tej sytuacji mamy wierzyć w zasadność szeregu kolejowych inwestycji zaprojektowanych w systemie CPK, skoro w tej chwili państwo nie radzicie sobie z koordynacją transportu lotniczego i kolejowego? Ona jest po prostu niewydolna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan poseł Franciszek Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, bardzo mi się podobało na początku, jak pan minister ładnie opisał taką metaforą sytuację, że mamy garnitur po kimś i dobrze, żebyśmy teraz stworzyli prawdziwy garnitur na miarę naszych czasów i na miarę naszych możliwości. Moje pierwsze pytanie brzmi: Co w tym momencie robi ministerstwo, co robi rząd, żeby dobrze zmierzyć tego klienta, jakim jest nasze społeczeństwo, które chciałoby skorzystać z pociągu i transportu lotniczego?

Konkretnie chciałbym dopytać o konsultacje. Dlaczego konsultacje dotyczące CPK są zaplanowane w tym momencie tylko do końca miesiąca? Dlaczego w sumie mają one trwać tylko miesiąc? Dlaczego tak krótko? W jaki sposób państwo próbowaliście dotrzeć z tymi konsultacjami do społeczeństwa? W jaki sposób chcecie prowadzić dalsze konsultacje? Przed chwilą pan minister powiedział, że to są prekonsultacje dotyczące studium lokalizacyjnego. W związku z tym jak wygląda cały master plan na przekonsultowanie tego jednego z najważniejszych projektów inwestycyjnych, jaki – miejmy nadzieję – zobaczymy czy zrealizujemy?

Dalej chciałbym też zapytać, do jakich środowisk chcecie państwo dotrzeć. W takim sensie… Czy macie państwo zamiar zaprosić do tych konsultacji środowiska związane z tematem, z transportem, architekturą – izbę architektów polskich SARP, różne inne stowarzyszenia zajmujące się tymi tematami? To było pierwsze pytanie, a w sumie mam ich pięć, także już będę się streszczał.

Drugie pytanie dotyczy biur architektonicznych i podmiotów, które opracowywały dla państwa te wstępne koncepcje. Padła tutaj liczba 130 podmiotów i tych 9 biur architektonicznych, które robiły koncepcję na CPK, m.in. Zaha Hadid Architects. Pytanie brzmi: Czy te koncepcje są gdzieś dostępne? Czy gdzieś jest lista tych wszystkich podmiotów? Jeśli tak, to według jakiego klucza były te firmy wybierane? Byłbym bardzo ciekaw.

Trzecia sprawa to biznesplan. Padło takie stwierdzenie, że biznesplan wskazuje na dosyć atrakcyjną stopę zwrotu. Zastanawiam się co to oznacza, ponieważ mówimy o dużej inwestycji z budżetu państwa, a z drugiej strony mają być w nią włączone duże prywatne podmioty. Jeżeli tak, to na jakiej zasadzie ten biznesplan ma się amortyzować? Czy to oznacza, że jakiś prywatny podmiot wybuduje terminal lub inna część lotniska, a w zamian będzie mógł postawić hotel, z którego będą korzystać pasażerowie? Czy może w zamian powstaną jakieś biurowce, które zachęcą inwestora do wcześniejszego zainwestowania w lotnisko? Na czym polega ta amortyzacja, ta atrakcyjność stopy zwrotu?

Chciałbym też powiedzieć, że nie do końca mi się podoba… Mówimy o transporcie, o usłudze publicznej realizowanej na zasadzie komercyjnego zysku. Uważam, że to jest myślenie krótkowzroczne, ograniczające dotychczas rozwój publicznego transportu.

Czwarte pytanie dotyczy tego, o czym już wspominał pan poseł Lasek, czyli prognozy rozwoju ruchu lotniczego. Z tego, co wiem, projekt centralnego, dużego lotniska marzył niewielu planistom od lat, ale teraz w Europie trochę nam się zmieniła sytuacja. Powstały bowiem m.in. lotniska w Finlandii i na Węgrzech. Dlatego pytanie brzmi: Czy za kilka lat tak wielkie lotnisko, jakie planujemy, wciąż będzie konkurencyjne i atrakcyjne dla ruchu lotniczego z Dalekiego Wschodu, o którym wspominał pan minister? Czy dysponujemy jakimiś analizami, jakimiś argumentami, które pokazują, że tego rodzaju i tej skali lotnisko faktycznie jest w Polsce potrzebne, a rozwój Modlina i Okęcia nie są wystarczające, a dwa, nie są możliwe?

Piąte, ostatnie pytanie dotyczy szczegółu, ale dla mnie, jako posła z Poznania i Wielkopolski, ważnego. Cieszę się, że przy okazji Centralnego Portu Komunikacyjnego mówimy o rozwoju kolei, że padają zapowiedzi 1600 km nowych linii kolejowych. Wydaje mi się, że jest to wielka szansa na połączenie wykluczonych gmin z różnych stron Polski. Otrzymuję sygnały z Wielkopolski i z woj. lubuskiego, że byłaby to również dobra okazja do przywrócenia połączeń na linii 364 między Rokietnicą a Międzychodem, czyli linii, która pomogłaby połączyć Poznań z Gorzowem Wielkopolskim i dalej ze Szczecinem. Na razie jednak, jak widzę, taka odnoga szprychy nie jest planowana, więc mam pytanie do pana ministra: Czy byłaby szansa na rozważenie inwestycji na tym kierunku? Usprawniłaby ona transport kolejowy w Polsce Zachodniej.

O odpowiedź na wszystkie pytania poproszę na piśmie. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Pan poseł Tomasz Ławniczak.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, chciałem przedstawić kilka uwag dotyczących komponentu kolejowego w odniesieniu do południowej Wielkopolski. Pan poseł Cezary Grabarczyk, były minister, dobrze wie, że Y miał się rozchodzić w powiecie ostrowskim. Ja akurat jestem z tego powiatu, mieszkam w gminie Nowe Skalmierzyce. Została opracowana dokumentacja dotycząca tej inwestycji, przez hiszpańskie konsorcjum w latach 2005–2011, ale rzecz została ostatecznie odłożona przez premiera Donalda Tuska i ministra Nowaka do roku 2030.

Jako wicestarosta ostrowski pytałem wtedy wojewodę Piotra Florka, czy jest w obiegu prawnym jakikolwiek dokument zabezpieczający korytarze opracowanego studium dla przebiegu przyszłej kolei dużych prędkości, gdyby ktoś do pomysłu wrócił po 10 lub po kilkunastu latach. Ówczesny wojewoda odpowiedział mi, że rząd niestety nie zabezpieczył jakiegokolwiek dokumentu, który formalnie funkcjonowałby w obiegu prawnym i zabezpieczał korytarz, już ustalony także z samorządami.

Szanowni państwo, jak w związku z tym wygląda sytuacja społeczności lokalnej mieszkającej obok i wokół Y? Tereny, na których ja mieszkam są właśnie terenami tego Y.

Pytałem o tę kwestię, bo jako wicestarosta wiedziałem o tym, iż w ramach osławionych tzw. wuzetek są wydawane decyzje o warunkach zabudowy, wprawdzie nie na terenach, gdzie miał być usytuowany duży dworzec kolejowy i gdzie Y miał się rozchodzić, ale na terenach, przez które do tego dworca wiodły plany korytarzy i to zarówno z jednej, jak i z drugiej strony. Starostowie sąsiednich powiatów: kaliskiego, pleszewskiego, średzkiego itd. potwierdzą, że u nich było to samo. W 2012 i 2013 r. zatwierdzano pod budowę tereny, które pierwotnie były przewidziane w planie studium inwestycyjnego. Teraz, szanowni państwo, powrót do realizacji inwestycji kolejowej byłby już niezwykle trudny, bo na tych terenach świeżo zbudowano osiedla mieszkaniowe. One zostały postawione zupełnie legalnie, bo nie było żadnego dokumentu w obiegu prawnym, który gwarantowałby zatrzymanie tych ziem z przeznaczeniem na korytarz dla kolei dużych prędkości.

W związku z tym w nowym wariancie, przynajmniej tak wynika z mapy ogólnopolskiej, bo nie zapoznałem się jeszcze ze studium zamieszczonym na stronie Centralnego Portu Komunikacyjnego, jeśli chodzi o stację Y w południowej Wielkopolsce, który w tej chwili jest już jednym z kilku w kraju, to ma być ona usytuowana na wschód od Kalisza. Przewidziane jest następnie połączenie kolejami dużych prędkości z Kalisza, na odcinku Kalisz Wschód–Poznań oraz przewidywana jest modernizacja linii kolejowej nr 14 przez Ostrów na Leszno, Głogów i Zieloną Górę.

Mam pytanie, panie ministrze. Zdaję sobie sprawę, że może pan szczegółowo na to pytanie nie odpowiedzieć. Czy znamy już wstępnie harmonogram tej modernizacji i czy przy licznych zakrętach trasy kolei konwencjonalnej, wybudowanej jeszcze przed I wojną światową, planuje się na tych terenach skracanie i łagodzenie łuków znajdujących się na trasie? To będzie też oczywiście jakaś kolizja z tymi terenami i oddziaływanie na nie, ale linia wybudowana przed I wojną jest pełna zakrętów, nawet takich o 90 stopni i naprawdę trudno będzie, żeby tam koleje i to nie tyle nawet dużych prędkości, ale zwykła zmodernizowana kolej konwencjonalna mogła osiągnąć jakieś znaczące i satysfakcjonujące prędkości dla pasażerów.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Trzecia seria pytań zakończona. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tym razem już na pewno oddam głos panu prezesowi Malepszakowi, zacznę od tego, żeby wyjaśnił bardziej szczegółowo m.in. kwestię związaną ze stacjami metra w Warszawie. Proszę bardzo.

Członek Zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, krótkie, szybkie wyjaśnienie dotyczące kilku lokalizacji, które zostały poruszone.

Jeśli chodzi o kwestię Konstantynowa Łódzkiego i obszaru na wschód od Łodzi, konkretnie chodzi o Konstantynów Łódzki i Aleksandrów Łódzki, to propozycja tego przebiegu jest efektem konsultacji, jakie odbyliśmy od września do listopada w poszczególnych województwach i miastach wojewódzkich. Padały wtedy pewne propozycje, do których się przychyliliśmy we wstępnych przebiegach, aby łączyć kolejne miejscowości, które koleją regionalną moglibyśmy włączyć do systemu obsługi kolejowej. W przypadku Łodzi chodziło o miejscowość Brzeziny od strony wschodniej, ok. 20 km od centrum Łodzi, a od strony zachodniej miały to być Aleksandrów Łódzki i Konstantynów.

Dzisiaj te miejscowości nie są obsługiwane w ruchu kolejowym i jak już powiedział pan minister, nasza linia, nasze założenia przewidują, że będzie możliwa obsługa szybkich linii zarówno pociągami o prędkości 250km/h, poruszającymi się z taką prędkością, ale także pociągami o prędkościach niższych, tj. rzędu 160–200 km/h. Ze wstępnych deklaracji, jakie padły w Łodzi, wynika, że chociażby Łódzka Kolej Aglomeracyjna jest bardzo zainteresowana, żeby część swojego nowoczesnego taboru doposażyć w możliwość poruszania się po szybkiej linii z napięciem 25 kV. To jest efekt tych konsultacji, ale wyraźnie podkreślam, że to, co zostało ogłoszone 10 lutego, czyli dokument Strategiczne Studium Lokalizacyjne, który zawiera warianty przebiegu korytarzy, będzie podlegał osobnym konsultacjom i oczekujemy różnego rodzaju wniosków odnośnie zmiany lokalizacji i propozycji nowych przebiegów. Tym dokumentem, szanowni państwo, nie

zamykamy kwestii lokalizacyjnych. To jest pierwszy etap, a kolejne konsultacje będą przebiegały już w poszczególnych gminach, przez które mamy wytyczone korytarze. Jeszcze raz bardzo wyraźnie chcę podkreślić, że ta kolej ma służyć obsłudze większej liczby miast, nie tylko tych dużych i średniej wielkości, ale także tych, które borykają się codziennie z problemami związanymi z dojazdem do większych miejscowości i, kolokwialnie mówiąc, toną w korkach. Przykładem są tutaj Brzeziny i miejscowości leżące po zachodniej stronie Łodzi.

Jeśli chodzi o Karolin i lokalizację stacji metra, to ta sprawa została wyjaśniona w trakcie kolejnych konsultacji, które odbyły się w Warszawie. Nie ma już kolizji pomiędzy planami budowy stacji postojowej metra, a przebiegiem kolei dużych prędkości. Stacja metra została uwzględniona w naszym przebiegu.

Jeśli chodzi o inne kwestie lokalizacyjne dotyczące rozejścia się Y planowanego pierwotnie, 10 lat temu, w okolicach Kalisza, to trzeba wyraźnie podkreślić, że rozwiązanie, które ówcześnie było zaproponowane, według naszych analiz i według najnowszej wiedzy nie jest optymalnym rozwiązaniem z punktu widzenia poprowadzenia linii dużych prędkości. Mówiąc wprost, ono nie służyłoby teraz nikomu i nie jest dobre ani dla Ostrowa, ani dla Kalisza. Dlatego nasza propozycja zakłada obsługę Kalisza linią dużych prędkości przechodzącą obok Kalisza i włączenie bezpośrednio w stację kolejową w Kaliszu, a w przypadku Ostrowa planujemy wykorzystanie linii kolejowej nr 14 i dalej w kierunku Leszna, Głogowa i Zielonej Góry, jako element szprychy.

To tyle krótko, jeżeli chodzi o kwestie lokalizacyjne. Gdyby były jakieś dalsze pytania, to służę oczywiście pomocą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Odpowiedzi na pozostałe pytania rozpocznę od całego szeregu pytań dotyczących kwestii związanych z dalszym funkcjonowaniem lotniska Chopina. Musimy sobie zdać sprawę, że obecny obszar ograniczonego użytkowania lotniska Chopina jest zamieszkany przez 317 tys. ludzi, a jeśli weźmiemy pod uwagę taką lub inną formę oddziaływania, chociażby ze względu na ograniczenia wysokości zabudowy, to mamy już 900 tys. mieszkańców.

Gdybyśmy chcieli zwiększać przepustowość Chopina, zwłaszcza środowiskową, to tym samym multiplikujemy te sfery, czyli będziemy w konsekwencji negatywnie wpływać na życie milionów mieszkańców Warszawy i podwarszawskich miejscowości. Rodzi się pytanie, na które nie będąc mieszkańcem Warszawy… teraz akurat jestem, ale głównie w niej śpię i pracuję, więc jako Gdynianin tego pewnie do końca nie czuję, ale to jest też pytanie do mieszkańców Warszawy, które zadamy: Czy naprawdę 5, 10 lub 15 minut krótszy dojazd na lotnisko raz do roku, bo tyle lata statystyczny Polak, a nawet niech to będzie dwa razy do roku, czy to jest warte 600, 800 lub 1000 lotów samolotów codziennie nad głowami? Towarzyszy im hałas, zanieczyszczenie powietrza, korki dojazdowe do lotniska itd. Odpowiedź wydaje mi się intuicyjnie oczywista, ale z pokorą do tego podchodzę i oczywiście dopuszczam myśl, że mogę się mylić.

Szanowni państwo, chcę zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. Mówienie o odległości, o tym, że CPK będzie dwa lub trzy razy dalej niż Okęcie, jest błędem. Znaczenia nie ma bowiem odległość wyznaczona linijką na mapie, tylko znaczenie ma czas dojazdu. 15 minut jazdy koleją dużych prędkości jest czasem dojazdu na tyle atrakcyjnym, iż podejrzewam, że to będzie szybciej niż teraz, stojąc w korkach, dojeżdża się samochodem na lotnisko Chopina z wielu części Warszawy, na przykład z północnych dzielnic miasta. Na pewno czas dojazdu będzie porównywalny lub zbliżony. Jak mówię, chodzi o jedną, dwie lub trzy podróże w roku versus codzienna uciążliwość, która będzie tylko narastać, jeśli pójdziemy w wariant wyciskania przepustowości z lotniska Chopina, przy czym na koniec, za 3, 4 lub 5 lat i tak prawdopodobnie powrócimy do tej samej dyskusji, ale już w sytuacji, kiedy natkniemy się fizycznie na barierę, której przekroczyć nie będziemy mogli.

Jeśli chodzi o ostateczne losy lotniska Chopina, to decyzję podejmowali będziemy pewnie gdzieś w połowie tego roku, ale jak powiedziałem, wariant dalszego rozwoju

w takim kształcie jak obecnie, jest absolutnie nieracjonalny i to z każdego punktu widzenia. Koszty, o których wspomniała pani poseł, związane z infrastrukturą dowozową, rozprowadzeniem komunikacji itd. tylko by się multiplikowały. W tym miejscu trzeba jednak zauważyć, że nawet gdyby ktoś sobie całkowicie teoretycznie wyobraził, iż lotniska Chopina już w ogóle nie ma, to i tak poczynione inwestycje infrastrukturalne będą służyły warszawiakom. To są przecież drogi, po których dalej będą oni jeździli i to jest infrastruktura, z której nadal będą korzystali. To nie jest tak, że łącznik S2 czy inne drogi nagle staną się w Warszawie niepotrzebne i nikt po nich nie będzie się przemieszczał. Tak nie będzie.

Jak jednak zaznaczyłem, jest to tylko hipotetyczny, teoretyczny model. Na ten temat muszą wypowiedzieć się eksperci, konieczny jest szereg różnych analiz. Pamiętajmy, że mówimy ogólnie o milionach pasażerów, ale to mogą być różne miliony. Ta sama sztuka pasażera low-costowego, pasażera czarterowego, hubowego i długodystansowego generuje jednak zupełnie inne potrzeby i inny ruch, a więc nie tylko wolumen ilościowy, ale również strukturę rozwoju ruchu lotniczego musimy zderzyć z planem budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego i możliwościami oraz perspektywą tego, co możemy jeszcze uzyskać z lotniska Chopina w krótkim i średnim horyzoncie czasowym. Kolejny krok to analiza sytuacji i dalszych losów lotniska Chopina w warunkach, które ukształtują się po uruchomieniu Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Jeżeli chodzi o konsultacje, to naprawdę przebiegają one wielowymiarowo i wieloetapowo. Była na przykład seria strategicznych konsultacji regionalnych. Spotkania konsultacyjne odbyły się w każdym województwie i komunikowano na nich wstępne potrzeby i pomysły. Między innymi na tej podstawie powstało Strategiczne Studium Lokalizacyjne, które jest kolejnym narzędziem konsultacyjnym. Faktycznie, na zgłaszanie uwag przez Internet jest miesiąc, ale to nie jest ostatni etap, kiedy można zgłaszać uwagi. Każda inwestycja, jak zostało już dziś powiedziane, ma swoją własną, przewidzianą prawem procedurę konsultacyjną. My tej rzeczywistej procedury konsultacyjnej nawet jeszcze nie rozpoczęliśmy. Ona dopiero nadejdzie. Zostanie przeprowadzona w każdej gminie, w każdym miejscu, gdzie powstanie jakiś element planowanej inwestycji.

Wydaje mi się, że jak na nasze dotychczasowe standardy, etap konsultacji i społecznej partycypacji jest posunięty bardzo daleko, choć jednak zostanie on przeprowadzony w takiej perspektywie, żebyśmy mogli ostatecznie zbudować Centralny Port Komunikacyjny w rozsądnym horyzoncie czasowym. Można by oczywiście nawet 10 lat rozmawiać o budowie, konsultować jej założenia i nie wbić w tym czasie nawet jednej łopaty. Wszystko, co nie szkodzi celowi, co pozwala racjonalizować inwestycję, co pozwala pozyskiwać cenne uwagi, modyfikować i zmieniać przebieg tras, tak żeby wszystko nadal jeszcze miało nie tylko – przepraszam za kolokwializm – ręce i nogi, ale żeby było jeszcze doskonalone i wykonane przy jak najmniejszych społecznych kosztach, temu wszystkiemu mówimy tak, natomiast jeśli konsultowanie ma być tylko inną nazwą dla blokowania inwestycji, to takiemu podejściu mówimy nie. W takich ramach będziemy się posuwali do przodu i jak najbardziej jesteśmy otwarci na konsultacje.

Do jakich środowisk chcemy docierać? Oczywiście do wszystkich możliwych. Zazwyczaj konsultacje są ogłaszane publicznie i każdy może się zgłosić. Później, jak na przykład przy konsultacjach briefu strategicznego lotniska, doszło do etapu preselekcji, kiedy zostały wybrane organizacje, instytucje, grupy osób, które miały cokolwiek wspólnego z inwestycją czy to w sensie posiadanej wiedzy, czy w sensie lokalizacji, czy w jakimkolwiek innym. W wyniku tego zostało zgłoszonych 7 tys. uwag, które teraz są rozważane i pewnie w przytłaczającej większości zostaną przyjęte, bo bardzo często są to uwagi techniczne, bardzo cenne i po to właśnie m.in. te konsultacje są organizowane, żeby zbierać te uwagi i poprawiać program inwestycji. Tak było w przypadku briefu strategicznego lotniska, ale tak samo będzie w przypadku inwestycji kolejowych.

Teraz pytanie o to, co oznacza stopa zwrotu. Pan poseł wspominał, że to jest inwestycja budżetu państwa. Szanowni państwo, jeszcze raz, bo może to nie wybrzmiało właściwie, może nie rozdzieliłem tego dobrze w mojej wypowiedzi. Z grubsza rzecz biorąc, inwestycja w CPK składa się z trzech komponentów. Pierwszy z nich to lotnisko. Ten komponent będzie finansowany rynkowo, choć pod kontrolą państwa. Dokładny model

prawno-organizacyjny i model finansowania będą elementami master planu. Już teraz mogę jednak powiedzieć czy domniemywać, ale w tym miejscu wielka prośba: mówię tu o możliwym przykładzie i szczególnie proszę dziennikarzy, którzy nas słuchają, aby z tego nie robili jakiegoś newsa.

Szanowni państwo, przykładowo może być tak, że zostanie powołana spółka celowa, powiedzmy, CPK Lotnisko, w której co najmniej 51% będzie miało państwo, czyli CPK, a może nawet więcej. Do tej spółki na przykład zaprosimy doradcę strategicznego, choćby nawet z kilkuprocentowym udziałem, żeby kolokwialnie mówiąc, projektował jak dla siebie, żeby miał większą ekspozycję na ryzyko tego projektu i żeby sam w tym ryzyku uczestniczył. Ta spółka zajmie się budową i późniejszym operowaniem, a więc czerpaniem pożytku z lotniska, czerpaniem zysków z tego, z czego czerpie zyski każdy port lotniczy na świecie. Te duże pieniądze, które są potrzebne, te 25 mld zł, spółka zgromadzi, wykorzystując instrumenty finansowania rynkowego, czyli na przykład emisję obligacji, linie derywatowo-kredytowe i inne instrumenty pochodne. Przy inwestycjach infrastrukturalnych, które z natury oferują dobre zabezpieczenie, pozyskiwanie takiego finansowania jest i powinno być dosyć łatwe.

Co więcej, na naszą korzyść działa także to, że jest wiele instytucji finansowych, na przykład dużych funduszy emerytalnych, które szukają takich projektów. Jeden duży projekt tego typu jest dla nich atrakcyjny, bo nie muszą się rozdrabniać w swojej działalności. W Europie tego rodzaju znaczących projektów nie będzie aż tak dużo, więc nie będzie też specjalnego wyboru. Ze wszech miar jest to zatem projekt atrakcyjny dla inwestorów branżowych i kapitałowych. Często jest zresztą tak, że za inwestorem branżowym stoi współpracujący z nim inwestor kapitałowy, czyli na przykład mamy duże światowe lotnisko, które może zostać doradcą strategicznym ma za sobą duży bank ze swojego kraju, który finansuje przedsiębiorstwo branżowe w jego operacjach lotniskowych. Tak jest w przypadku lotniska Narita czy lotniska Changi. Mogą one przyprowadzić ze sobą kapitał, który nie należy do nich bezpośrednio, ale który za nimi stoi.

Jeszcze raz zaznaczam, że mówię tylko o różnych wariantach hipotetycznych. Założenie jest takie, że wybierzemy optymalnie pod master plan i że to my będziemy na każdym etapie kontrolować proces i dobierać takie metody finansowania, które w danym momencie będą najbardziej korzystne i najbardziej dostępne. Główne kryteria, czyli przede wszystkim zachowanie naszej kontroli i zbudowanie projektu CPK jako agenta zmiany mechanizmu działającego w polskiej infrastrukturze, służącego do zasysania do Polski know-how i wiedzy organizacyjnej – to pozostaje niezmienne. Tych parametrów będziemy się trzymać, dobierając konkretne instrumenty w miarę zmieniającej się dynamicznie sytuacji na rynkach finansowych i w prognozach przewozowych.

To jest również odpowiedź na kolejne pytanie, czyli co będzie, jeśli zmienią się warunki, jeśli dojdzie do jakiegoś zahamowania dotychczasowego wzrostu w ruchu lotniczym. Podejście hands-on pozwala nam zachować kontrolę nad każdym etapem tego procesu. Gdybyśmy zrobili prosty przetarg na PPP i oddali to komuś, to mamy raz zdefiniowane warunki umowy przetargu i potem nie możemy już nie ingerować. To był jeden z elementów, o który potknął się chociażby projekt berliński. W trakcie realizacji projektu okazało się, że trzeba wprowadzić zmiany, ale konstrukcja prawno-organizacyjna nie za bardzo pozwalała na to, żeby je wdrażać w sposób szybki i efektywny. Tego unikniemy, bo uczymy się na cudzych błędach.

Jeżeli mówimy o stopie zwrotu, to mamy na myśli stopę zwrotu z inwestycji w budowę lotniska, czyli to, ile kosztuje wybudowanie lotniska versus to, jakie korzyści operator lotniska czerpie z tego, że je prowadzi, że prowadzi na tym lotnisku swój biznes. To jest poza budżetem albo prawie poza budżetem. Pasuje tutaj metafora pompy przywołana bodajże przez panią ambasador Korei Północnej, która słusznie zauważyła, iż żeby pompa pompowała, to najpierw trzeba ją troszeczkę zalać wodą. Najpierw odrobina na początku, w postaci kapitału zakładowego spółki, to będą środki publiczne, żeby potem już móc pompować i korzystać z rynków finansowych. To jest jeden komponent.

Drugi komponent to nowy system komunikacyjny kraju, czyli inwestycje drogowe i kolejowe. To są oczywiście inwestycje budżetu państwa, tak jak i teraz w aktualnym krajowym programie budowy dróg i autostrad. Będą one wspierane naturalnie środ-

kami unijnymi. Inwestycje kolejowe są bardzo dobrze postrzegane przez Unię Europejską. Mamy kilka programów, które wspierają inwestycje kolejowe. Przenoszenie ruchu z lotów krótkodystansowych na kolej bardzo wpisuje się wątki ekologiczne, dbałość o klimat itd. Nic więc nie wskazuje na to, żeby były jakieś poważne problemy z pozyskaniem finansowania.

I wreszcie trzeci komponent, o którym na razie w ogóle nie mówiliśmy, bo on jest najbardziej rynkowy, ale może warto o nim wspomnieć, to kwestia airport city, czyli miasteczka dookoła lotniska, czyli centrów magazynowych i logistycznych, hotelowych, konferencyjnych itd. Część pracowników prawdopodobnie nie będzie chciała codziennie daleko dojeżdżać, a więc dojdzie jeszcze pewnie także z czasem zabudowa mieszkalna.

Warto wspomnieć o koncepcji aerotropolis. To dość świeża rzecz. Kiedyś czynnikiem miastotwórczym był port morski albo rzeczny, teraz takim czynnikiem miastotwórczym będzie port lotniczy. Docelowo w sferze oddziaływania portu lotniczego będą zachodziły procesy przyspieszonej urbanizacji, będzie po prostu powstawało nowe miasto, gdzieś tam w przyszłości, w połowie wieku tworzące jedno megalopolis łódzko-warszawskie i to co pomiędzy. To już jednak jest daleko idąca pieśń przyszłości, a w tym przypadku wchodzą w grę prywatne inwestycje, nad którymi mamy nadzieje zapanować, we współpracy z samorządami, pod względem planowania i zagospodarowania przestrzennego, żeby nie iść zgodnie ze znanymi słowami poety, iż nową przypowieść Polak sobie kupi, że i przed szkodą, i po szkodzie głupi. Myślę, że szkody, jakie Polska poniosła w ostatnich latach ze względu na braki w systemie zagospodarowania przestrzennego, co zaowocowało chaotyczną zabudową polskich miast i podmiejskich obszarów – wiemy, jakie cuda można było wybudować na wuzetkach w różnych miejscach. Mam nadzieję, że będziemy o tę naukę mądrzejsi i proces zagospodarowania przestrzennego nowego aerotropolis będzie kontrolowany. Pewnie w przyszłości będziemy mieli związku z tym parę drobnych propozycji legislacyjnych, ale to jest jeszcze pieśń przyszłości, już po tym, kiedy lotnisko i główne linie komunikacyjne będą funkcjonowały.

Na pytania szczegółowe pan prezes już odpowiedział, te dotyczące połączeń kolejowych. W tej turze to tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan poseł Stefan Krajewski.

Poseł Stefan Krajewski (PSL-Kukiz15):

Szanowny panie ministrze, panie przewodniczący, szanowna Komisjo, piękna prezentacja, dużo imponujących liczb, 1600 km nowych linii kolejowych, 10 kierunków łączących Centralny Port Komunikacyjny i Warszawę z większością regionów Polski, 179 powiatów skomunikowanych z szybkimi połączeniami kolejowymi, 24 mln ludzi w bezpośrednim zasięgu nowej sieci kolejowej. Naprawdę to pięknie wygląda w tej prezentacji, dziękuję za nią, natomiast mam bardzo krótkie i konkretne pytanie: Ile kilometrów nowych linii kolejowych zostało wybudowanych za rządów obecnej władzy, Prawa i Sprawiedliwości, Zjednoczonej Prawicy?

1600 km w 4 lata, bo to można przyjąć, od 2023 do 2027 r. daje to 400 km nowych linii w ciągu roku. Wydaje mi się, że mimo szczerych chęci nie uda się tym czasie, w ciągu roku, zbudować nawet 400 km ścieżki rowerowej, a przynajmniej byłoby to nie lada wyzwanie. Tymczasem tutaj padają takie liczby. Bardzo proszę o odpowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Ostatni z posłów, pan poseł Włodzimierz Tomaszewski. Za chwilę udzielę głosu stronie społecznej.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Bardzo dziękuję. Ponieważ trochę mnie zatrzymała debata nad budżetem, więc nie wiem, czy sprawa, którą będę podnosił, była już podejmowana, ale jest ona na tyle ważna, że warto nawet powtórzyć.

Zacznę jednak od sprawy historycznej. Praktycznie rzecz biorąc, szersze zainteresowanie realizacją portu lotniczego, który wówczas określało się jeszcze jako Centralny Port dla Polski, historia tego przedsięwzięcia liczy sobie właściwie ponad 20 lat. Wtedy

w Rządowym Centrum Studiów Strategicznych prowadzonym wówczas przez ministra Jerzego Kropiwnickiego powstawała koncepcja, zgodnie z którą taki port był lokalizowany między Łodzią a Warszawą. Później ta koncepcja, na różnych etapach, była podejmowana głównie przez samorządy. W 2008 r. zostało nawet podpisane porozumienie pomiędzy samorządami regionu łódzkiego i mazowieckiego o konieczności powstania takiego przedsięwzięcia inwestycyjnego. Wcześniej jeszcze bardzo się w to angażował prezydent Warszawy Lech Kaczyński w porozumieniu z ówczesnym prezydentem Łodzi.

Mówię o tym dlatego, ponieważ te działania, mimo że były na różnych etapach i miały różną dynamikę, to jednak w niektórych miejscach miały również swoją determinację. W Łodzi wyznaczono już korytarze i nawet zostały utrwalone planem miejscowym, jeśli chodzi o przebieg kolei dużych prędkości i drążenie tuneli średnicowych. Stąd pojawiające się niepokoje, że jeżeli miałyby być nowe warianty, to na ile będzie to utrudnienie, bo byłaby wówczas konieczność zmiany planów, które dziś przecież obowiązują, chociaż niewątpliwie dobrze, że ta debata toczy się w takim szerokim wymiarze i zakłada, iż oferta komunikacyjna będzie poszerzana i kierowana do większej liczby odbiorców.

Między innymi zmieniła się nazwa, co zresztą uważam za słuszne. Obecnie brzmi on Centralny Port Komunikacyjny, co podkreśla i wiąże różne środki komunikacji: lotniczą, kolejową i drogową. Dla nas od samego początku podstawowym założeniem było to, aby powiązać tę inwestycję z kolejami dużych prędkości. Końcówka, na którą chcę zwrócić szczególną uwagę, to kwestia definicji, która pojawiła się w nowej ustawie dostosowującej do praw unijnego ustawę związaną z transportem kolejowym. Czy definicja kolei dużych prędkości przeniesiona wprost z prawa europejskiego nie będzie utrudnieniem? Czy państwo, czy pan minister uwzględnia jakąś nową redakcję, że przy potencjalnym założeniu, iż na przykład będziemy chcieli korzystać ze środków unijnych dla tych przedsięwzięć komunikacyjnych, ta definicja nie powinna mieć takiej redakcji, która nie będzie utrudniać? Przypomnę, jeżeli jeszcze o tym nie było mowy, że tam odcinek kolei dużych prędkości to jest powyżej 200 km, czyli jeżeli zamierzamy tę kolej zaoferować jadąc na przykład z Warszawy do Łodzi, to jednak mamy mniej niż 200 km. W związku z tym prosiłbym o uwzględnienie tego czynnika i rozstrzygnięcie tych zapisów. Nad ustawą w tej chwili się procesuje, ale chciałbym poznać stanowisko pana ministra w tym zakresie, żeby stworzyć narzędzia, także pojęciowe, które będą ułatwiać realizację czy też wykorzystanie środków zewnętrznych na to przedsięwzięcie.

Cieszę się, że dynamika tych prac tak wzrosła. Był pewien etap zahamowania, a po tych 20 latach mam nadzieję, że teraz będzie już bardzo silne przyspieszenie.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Bardzo proszę o odpowiedź, a za chwilę pan prezydent Michał Olszewski, następnie wójt Baranowa pan Waldemar Brzywczy i przedstawiciel Rady Społecznej Baranowa.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Niezwykle krótko. Jeżeli chodzi o budowanie nowych linii kolejowych, to jak pan poseł pewnie wie, właściwie od 1989 r. w Polsce nie budowało się nowych linii kolejowych, za to likwidowało się istniejące i to w liczbie kilku tysięcy kilometrów. Aktualnie PKP PLK jest w trakcie ogromnego programu modernizacji istniejących linii. Pan prezes Bresch może mnie poprawić, jeśli coś źle mówię. Wszystko dobrze? Bardzo się cieszę, panie prezesie.

My w programie CPK mówimy co dalej, co po roku 2023. Kiedyś tę budowę musimy oczywiście zacząć. Żeby nie było nieporozumienia wyjaśniam, że 2027 r. to rok rozpoczęcia operacji lotniczych i uruchomienia podstawowego połączenia z Łodzią i Warszawą, które jest niezbędne oraz pewnie zaawansowania kilku dalszych budów, realnego i daleko posuniętego, ale nie obiecuję, że do 2027 r. docelowa siatka wszystkich połączeń kolejowych będzie już zbudowana. To jednakowoż musi potrwać nieco dłużej. Mówiłem wcześniej, że rok 2035 to data, kiedy gotowy system powinien już w całości działać i w każdym swoim elemencie. Parę lat wcześniej, czyli gdzieś ok. 2030 lub 2031 bądź 2032 r. powinna funkcjonować przytłaczająca większość elementów składowych systemu, a przynajmniej jego najważniejsze zręby.

To jest wynikiem szeregu problemów, o których częściowo już mówiłem, jak chociażby płytkości rynku wykonawczego. Skoro bowiem przez ponad 20 lat nie budowano w ogóle nowych linii kolejowych, to skąd miały się ostać na rynku firmy zdolne ludzko i technicznie do zbudowania tychże, jeśli nie miały w Polsce żadnych zamówień? Tych problemów jesteśmy świadomi i będziemy się z nimi mierzyć, ale dlatego też z takim wyprzedzeniem prezentujemy program i komunikujemy otoczeniu biznesowemu, że oto w określonym przedziale czasowym pojawi się na rynku co roku wiele miliardów na budowę nowych linii kolejowych i warto pod to, pod te przyszłe zamówienia budować kompetencje, tworzyć park maszynowy i rozwijać firmy, aby były one zdolne z tego kawałka tortu dużo dla siebie uszczknąć.

Jeżeli chodzi o kwestie definicyjne, to faktycznie one były tu już poruszane. To jest prosta recepcja unijnego rozporządzenia. Będziemy to analizować, tylko zwracam uwagę, że to dotyczy przewozów, a nie dotyczy budowy infrastruktury. Jeszcze przez jakiś czas nie dojdziemy do organizacji przewozów. Nasza analiza wskazuje, że w budowie infrastruktury nam ta definicja nie przeszkodzi, aczkolwiek pewnie w przeciągu roku, dwóch lub trzech wrócimy do tematu, wtedy, jeżeli zbliżymy się do etapu organizacji przewozów i jeżeli wtedy w czymkolwiek miałoby to nam przeszkadzać, to tę definicję będziemy modyfikowali. Rzecz nie jest ostatecznie przesądzona. Jak mielibyśmy ostatecznie kolej dużych prędkości de facto, która jednak takiej definicji *de iure* nie będzie spełniała, to może się okazać, że jest to tylko kwestia nazewnicza. Jak jednak mówię, jeśli byłby z tego jakiś konkretny problem dla przewoźników, to oczywiście będziemy to modyfikować i proponować zmiany.

To może teraz tyle, żeby dać też czas stronie społecznej.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan prezydent Michał Olszewski.

Wiceprezydent m.st. Warszawy Michał Olszewski:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, przede wszystkim bardzo dziękuję za to, że zostaliśmy zaproszeni na to posiedzenie, dlatego że okazji do rozmowy na temat CPK jest po stronie samorządowej bardzo mało. Wielokrotnie prosiliśmy o to, żeby zintensyfikować dialog, zwłaszcza jeżeli chodzi o konkretne rozwiązania, które naprawdę mają bardzo realny wpływ na funkcjonowanie naszej gminy. Mówię to nie tylko jako wiceprezydent odpowiedzialny za planowanie przestrzenne i za rozwój Warszawy, ale również jako prezes Stowarzyszenia Metropolia Warszawa, która skupia dziś ponad 30 gmin warszawskiej metropolii i niemal wszystkie te gminy znajdą się pod wpływem zmian, które są obecnie proponowane.

Panie ministrze, mam kilka uwag, zapytań, albo – można tak powiedzieć – oczekiwań. Jeśli chodzi o dialog, to mam nadzieję, że on się zacznie. To, z czym teraz mamy do czynienia, to trochę wymuszanie pewnych rozmów. Przypomnę, że odbyło się tylko jedno spotkanie, na którym mieliśmy okazję zaprezentować nasze wątpliwości, jeżeli chodzi o wpływ inwestycji planowanych wokół projektu CPK. To spotkanie odbyło się 24 lipca i przypomnę, że doszło do niego po tym, jak dwukrotnie otrzymaliśmy odmowę uzgodnienia dwóch potężnych inwestycji infrastrukturalnych w Warszawie. Jedna z nich to magistrala wodociągowa, która obsługuje pasmo pruszkowskie i która została zablokowana uzgodnieniami, i wtedy dowiedzieliśmy się, że jest planowany jakiś projekt powiązany z CPK. Druga inwestycja to istotnie STP Mory, choć do tego wrócę za chwilę. Bardzo nas niepokoi, panie ministrze, to że rozmowy odbywają się na potężnym poziomie ogólności. Dostajemy informacje, które są rysowane na mapach w skali 1:200 000, a to jest skala, w jakiej rysuje się czasami mapy ścienne naszego kraju, żeby było jasne. To naprawdę nie jest informacja, która dla nas może być w jakikolwiek sposób istotna z punktu widzenia planowania.

Są kolejne konsultacje, które państwo teraz otwieracie. Przed chwilą pan minister zapowiedział, że będą jeszcze jedne konsultacje. Prawda jest taka, że zmniejszyliście państwo skalę opracowań na 1:100 000. Tymczasem 1:20 000 to skala, w jakiej opracowuje się studium uwarunkowań, a 1:1000 to skala, w której opracowuje się plany. My państwa prosimy o uzgodnienie projektu, który jest na jeszcze wyższej skali. Prośba jest taka,

że jeśli rzeczywiście państwa intencją jest budowanie tego projektu w taki sposób, żeby nie blokować ważnych inwestycji, to nam nie jest potrzebna kolejna iteracja jakiegoś studium strategicznego, tylko uzgodnienie.

My czekamy, panie ministrze, na uzgodnienie STP Mory. Po 6 miesiącach od spotkanią, które było 24 lipca 2019 r., otrzymaliśmy informację i rzeczywiście zostało to zawieszone 10 lutego – mam na myśli studium strategiczne, ale my nie mamy uzgodnienia tej inwestycji. Pracujemy na żywym organizmie. Nie może być tak, że państwo na spotkaniach prezentujecie kolejny materiał, a kiedy my zadajemy pytania, zapada głucha cisza.

Panie ministrze, inaczej się planuje rozwój komunikacyjny w sytuacji, kiedy wiemy, że funkcjonuje jakiś potężny hub transportowy, a inaczej, kiedy wiadomo, że na tym terenie będzie miasto. Nie jest prawdą, że jeśli ponieśliśmy duży wysiłek organizacyjny, planistyczny i finansowy na dostosowanie układu komunikacyjnego pod Lotnisko im. Fryderyka Chopina, to możemy go teraz spożytkować na inny cel. Są specjalnie separowane trasy dla logistyki, specjalnie separowane strefy ograniczonego użytkowania, specjalne rozwiązania, jeśli chodzi o separowanie ruchu pasażerskiego. To nie działa tak, że jeśli infrastrukturę buduje się pod jeden cel, to można ją łatwo adaptować do innego celu. Przykład portu im. Fryderyka Chopina naprawdę może być dla nas bardzo bolesny.

Nie chcę już wracać do miliardowych nakładów na układ drogowy, bo nie chcę się powtarzać, natomiast dzisiaj, z tego, co my wiemy, nadal nie ma decyzji dotyczącej funkcjonowania Lotniska im. Fryderyka Chopina, a zwłaszcza portu wojskowego. Wszystko wskazuje na to, tak wynika z doniesień, bo nie możemy na ten temat porozmawiać, że planując przestrzennie potężny organizm, jakim jest największa metropolia w tej części Europy, nie wiemy czy będziemy mieć w tym miejscu port lotniczy, czy nie. Wszystko jednak wskazuje na to, że ten port będziemy mieli, bo komunikacja nieformalna, która do nas dociera, informuje, iż będzie tam nadal port dla VIP-ów i port wojskowy, ale stracimy port biznesowo-turystyczny.

Jeśli na tym terenie ma być utrzymana funkcja obsługi lotniczej, to uciążliwości wcale nie znikną. One dalej będą. Nadal będziemy mieć ograniczenia w rozwoju w tej części miasta. Dlatego dla nas decyzja dotycząca funkcjonowania Lotniska im. Fryderyka Chopin naprawdę jest krytyczna. W tej dyskusji, która się toczy, rozumiem państwa entuzjazm dotyczący budowy wielkoskalowej infrastruktury, aczkolwiek przypomnę, że z naszej perspektywy patrząc, nie otrzymaliśmy żadnego wniosku do studium, które jest obecnie przygotowane przez miasto. Nie wpłynął żaden wniosek od którejkolwiek ze spółek zajmujących się planowaniem infrastruktury w sprawie tego, jak ma wyglądać przyszłość tego rejonu miasta. Nie wiemy, jak mamy planować.

Jesteśmy na etapie, kiedy wykładamy studium w przyszłym roku, prowadzimy bardzo szczegółowe analizy i bylibyśmy wdzięczni chociażby za to, żebyście państwo narysowali nam przynajmniej warianty. Wtedy bylibyśmy w stanie budować wariantowo scenariusze rozwojowe dla tej części miasta, bo to jest naprawdę potężna zmiana. Ma znaczenie, czy odsuniemy ruch turystyczno-biznesowy o 30 km od Warszawy, czy będziemy go nadal obsługiwali dotychczasowym portem lotniczym. Wiemy, że to jest wasza kompetencja, zdajemy sobie z tego sprawę, ale uszanujcie chociaż wolę naszych mieszkańców, mimo że jak powiedział pan minister, nie macie najlepszej opinii na temat planowania przestrzennego w gminach. Istnieją bowiem pewne plany rozwojowe, co do których mieszkańcy także chcieliby posiadać własny głos.

Nie jest też do końca prawdą stwierdzenie, że nie budowano linii kolejowych. Tak się składa, że od 1989 r. wybudowano dwie linie kolejowe i nomen omen obydwie obsługują porty lotnicze. Jedna z nich to linia do portu lotniczego im. Chopina, a druga do lotniska im. Lecha Wałęsy. To są te dwie linie. Wiem, że to nie jest dużo, ale… Przyznam się, że przez lata pracy w ratuszu obserwowałem, jak powstawały te linie kolejowe i nie ukrywam, że był po naszej stronie duży wysiłek, aby te projekty zostały zrealizowane.

Teraz bardzo ważna rzecz, to co nas niepokoi, panie ministrze i na co zwracam uwagę, bo to się dzieje nagminnie. Otrzymujemy sprzeczne komunikaty z państwa spółek. Mamy na przykład taką sytuację, że do studium nie otrzymaliśmy żadnej uwagi dotyczącej funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego, natomiast Polskie Linie Kolejowe złożyły nam dokument, który de facto nie uwzględnia materiałów, jakie

były prezentowane na spotkaniu w lipcu. Nie ukrywam, że w dużym stopniu ogranicza to sposób planowania, jeśli chodzi o to, w jaki sposób będziemy budowali studium, a dodatkowo te wnioski często są sprzeczne, jeśli chodzi o korytarze transportowe, ich obsługę itd.

Na koniec jedna, dwie bardzo o konkretne rzeczy. Dziękuję za wyjaśnienie pana prezesa dotyczące STP Mory, choć jak powiedziałem, czekamy na uzgodnienie i nam się kończy czas. Trochę to jest tak, że… Rozumiem, że państwo potrzebujecie jakichś kolejnych wariantów, ale dajcie nam uzgodnienie do tego projektu. Niech PLK da nam w końcu uzgodnienie czy możemy tam tę stację budować, czy nie. Na spotkaniu 24 lipca wojewoda mazowiecki obiecał, że to skoordynuje. Wiem, że jest teraz posłem i nie jest już wojewodą, ale naprawdę nie będziemy w stanie obsłużyć drugiej linii metra bez powstania stacji techniczno-postojowej na Morach.

Druga sprawa, którą wówczas podnieśliśmy i która cały czas jest aktualna, to jeden z ważniejszych planów miejscowych, przez który przebiega korytarz KDP. To jest plan miejscowy Odolany. Zwracaliśmy państwu uwagę, że potrzebujemy dokładnej informacji o tym, jakie są warianty przebiegu, jak państwo planujecie korytarze itd. Miało się odbyć spotkanie, państwo je odwołaliście. Bazujemy na materiałach, które państwo teraz pokazujecie, ale uprzedzam, że one są sprzeczne ze stanowiskiem Urzędu Transportu Kolejowego. To tak, żeby było jasne. Wysłaliśmy do UTK materiał, którym dokładnie napisaliśmy, jak wygląda plan. Zrobiliśmy to w październiku ubiegłego roku. W listopadzie otrzymaliśmy uzgodnienie.

Panie ministrze, żeby była jasność, ja ten plan wykładam. Żeby było jasne: uwagi UTK idą w takim kierunku, że tak naprawdę my zabieramy przestrzennie korytarze, które państwo rysujecie w tym studium jako warianty. Nie możemy tak pracować. Albo się umawiamy na to, że państwo coś pokazujecie i wtedy planujemy, albo państwo bawicie się z nami w kotka i myszkę, i jeden podmiot coś planuje, a drugi organ nam uzgadnia, zgodnie z procedurą, coś zupełnie innego.

Na koniec dwa drobiazgi. Oczywiście bardzo chciałbym dojechać w 15 minut do lotniska w Baranowie, pan wójt Baranowa pewnie też chciałby w tyle czasu dojechać do Warszawy, ale przypomnę, że obecnie 15 minut to rozkładowy czas przejazdu między Warszawą Wschodnią a Warszawą Zachodnią. Komunikujcie zatem, skąd będzie te 15 minut. Mam taką prośbę. Nie mówcie tylko… Powiem tak, niech mieszkańcy wiedzą, z którego dworca jest te 15 minut, bo jeśli zakomunikujemy, że lotnisko w Baranowie będzie osiągalne w 15 minut z Dworca Wschodniego, to będzie nieprawda. Kwadrans z Dworca Wschodniego to jedzie pociąg na Dworzec Zachodni.

Teraz dotykam już zupełnie innego aspektu, ale jeśli państwo w ramach swoich zamierzeń planujecie budowę nowego dworca, nowej infrastruktury, to informuję, że nie ma u nas nawet śladu na ten temat na papierze, żadnego dokumentu, a nie ukrywam, że za chwilę uchwalamy kolejny plan miejscowy, który dokładnie graniczy z tym dworcem, o którym państwo myślicie. Prośba jest więc następująca i proszę mi wierzyć, że nie jest to żadna uszczypliwość: otwarcie mówmy, ile dokładnie i z którego dworca będzie trwał transport na nowe lotnisko. Nie planujmy znowu miasta w skali 1:200 000.

Na koniec, proszę mi wierzyć, panie ministrze, to nie jest złośliwość, naprawdę. Przez pańskiego współpracownika zostałem 2 lata temu zganiony, kiedy nazywałem port im. Fryderyka Chopina lotniskiem Okęcie. Pan wymienił dziś lotnisko Okęcie kilka razy. Nie jestem małostkowy, ale zdecydujcie się państwo, jak go nazywamy, bo my używamy tych nazw wymiennie i koniec.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie prezydencie, tej kwestii nie poruszamy na posiedzeniu Komisji.

Wiceprezydent m.st. Warszawy Michał Olszewski:

Dobrze, ale chodzi mi o to, aby zdecydować, o jakim porcie lotniczym mówimy.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Wójt Baranowa pan Waldemar Brzywczy, bardzo proszę.

Wójt gminy Baranów Waldemar Brzywczy:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, dziękuję za zaproszenie. Mam kilka pytań, panie ministrze. Pierwsze: Jakie plany ma rząd na gminę Baranów? Na tę chwilę jest tak, że w naszej gminie nic się nie dzieje i nie może się dziać, dlatego że nie ma chętnych, by inwestować naszą gminę. Działki, które sprzedawały się po 100 zł, spadły o 40%, ponieważ nikt nie chce mieszkać w hałasie. Po pana wypowiedziach pojawiają się natomiast różni osobnicy, którzy mówią, że są ze strony rządu i chcą wykupywać ziemię. Od osób ze spółki celowej wiemy, że na razie takich agend nie ma i w ten sposób o tym mówimy.

Stąd to pytanie: Co sądzi rząd o naszej gminie i jakie ma plany? Otóż stąd, że dziś nic nie wiemy. Często słyszy się, że naszej gminy może w ogóle nie być albo że będziemy jedną z najbogatszych gmin. Chciałbym od pana usłyszeć, w którą stronę będziemy szli. Dziś mówiliście państwo bardzo wiele o sytuacji, kiedy lotniska jeszcze nie ma oraz kiedy ono już będzie. Jako gospodarz tej gminy martwię się jednak o to, co będzie w czasie 10 lat budowy lotniska. Może pan za chwilę na to odpowie: Ilu pracowników będzie pracowało przy budowie lotniska? Przewiduję, że to będzie ok. 3, 4 może 5 tys. osób. Ci ludzie muszą gdzieś mieszkać. Tylu chętnych nie znajdziemy bowiem w okolicy. Z pewnością i to w dużej mierze będą to obcokrajowcy, ale do tego przejdę za chwilę.

W związku z tym, że taka liczba osób pojawi się w naszej gminie, to co z infrastrukturą przygotowawczą przed rozpoczęciem budowy lotniska? Na terenie naszej gminy nie ma wielu rzeczy, które są potrzebne, aby lotnisko mogło funkcjonować, chociażby oczyszczalni ścieków czy odpowiedniego zabezpieczenia lokalowego dla pracowników. To są rzeczy, o których musimy rozmawiać. Do tej pory podnosiłem ten temat, ale nigdy nie było żadnej odpowiedzi.

Kolejna rzecz. Jeśli pojawi się taka liczba pracowników, to co będzie z bezpieczeństwem mieszkańców naszej gminy? W jaki sposób mamy zapewnić bezpieczeństwo, kiedy w gminie nie ma nawet posterunku policji, a ten, który jest w sąsiedniej gminie funkcjonuje tylko do godziny 22:00?

I najważniejsza rzecz, co w przypadku, który się często zdarza. Pan minister powiedział, że planowane rozpoczęcie budowy to 2023 r., czyli rok, w którym przypadają wybory parlamentarne. Chciałbym usłyszeć, co się wydarzy, jeżeli państwo wykupicie tereny, rozpoczniecie działalność inwestycyjną, a następnie inwestycja zostanie zaprzestana. Czy czasowo, czy ostatecznie to dopiero czas pokaże. Jeżeli jednak zostanie wstrzymana, to co z dofinansowaniem budżetu gminy? Skąd gmina będzie brała środki finansowe? Jak wiemy, dziś prawo mówi tak, że jeżeli trwa inwestycja, to w tym okresie podatków się nie pobiera. Chciałbym się więc dowiedzie czy przy okazji prac, o których też wspomniano, tzn. nowelizacji specustawy, bierzecie państwo pod uwagę taki fakt, żeby jednak zabezpieczyć budżet gminy, dzięki czemu nadal będą mogły powstawać drogi i funkcjonować szkoły na terenie Baranowa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan Robert Pindor, Rada Społeczna Baranów.

Przewodniczący Rady Społecznej ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego Robert Pindor:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, reprezentuję Radę Społeczną ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego. Krótko powiem, co to jest ta Rada Społeczna. Otóż jest to reprezentacja społeczności trzech gmin: Baranowa, Wiskitek i Teresina, która została powołana przez samorządy tych gmin przy udziale przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, wtedy jeszcze, a później przy udziale przedstawicieli spółki Centralny Port Komunikacyjny, po to, aby było to ciało konsultacyjne reprezentujące społeczeństwo.

Ukonstytuowaliśmy się w czerwcu ubiegłego roku i przyjęliśmy sobie trzy zasady, współpracując z państwem ze spółki celowej, a mianowicie: po pierwsze, nie dyskutujemy i nie kwestionujemy samej idei Centralnego Portu Komunikacyjnego ani lokalizacji tej inwestycji; po drugie, w miarę możliwości trzymamy się z daleka od mediów ogólnopolskich; a po trzecie, nie angażujemy polityków w naszą pracę, przynajmniej na jej

początkowym etapie. Przepraszam państwa, że to mówię tutaj, gdzie są zgromadzeni głównie politycy, natomiast uznaliśmy, że tak istotna kwestia społeczna wymaga jakby skupienia na meritum i niekoniecznie potrzebuje rozgłosu.

Dzisiaj, po 8 miesiącach pracy Rady Społecznej i ponad 2 lata, odkąd lokalizacja przyszłego Centralnego Portu Komunikacyjnego została ogłoszona, możemy powiedzieć, że społeczeństwo jest rozczarowane konsultacjami, tzn. nie mogę powiedzieć, aby konsultacje były prowadzone w sposób efektywny. Konkretnie, spotkaliśmy się z przedstawicielami spółki Centralny Port Komunikacyjny osiem razy jako rada. Dodatkowo odbyło się jeszcze osiem spotkań małych zespołów roboczych. Zgłosiliśmy, może inaczej, omówiliśmy 38 postulatów, z czego 30 zostało zgłoszonych przez stronę społeczną. Wśród tych 30 postulatów dziś nie ma ani jednego, o którym moglibyśmy powiedzieć, że został załatwiony po myśli rady lub co do którego mielibyśmy pewność, że zostanie przez inwestora lub rząd uwzględniony w dalszej kolejności zdarzeń.

Zgłosiliśmy projekt zmian do ustawy o Centralny Porcie Komunikacyjnym, w którym to projekcie przedstawiliśmy 17 propozycji istotnych zmian. Dodam, że nie były to propozycje z kosmosu, tylko zostały one wzięte z ustawodawstwa innych krajów, z aktów prawnych innych krajów europejskich. Były to zapisy zabezpieczające interesy mieszkańców przy realizacji tak dużych inwestycji w innych państwach. Niestety, z tych 17 propozycji 12 zostało odrzuconych na wstępie. 5 nie zostało odrzuconych, zaopiniowano je pozytywnie, ale na dziś nie mamy pewności, co się z tym propozycjami dalej dzieje. Nie wiemy, czy one będą później uwzględnione.

Status całego projektu w optyce mieszkańców jest dzisiaj taki, że po ponad 2 latach od ogłoszenia lokalizacji planowanej inwestycji mieszkańcy mają wyłącznie pytania i nie dostają na nie odpowiedzi. Nie wiadomo, kto będzie wysiedlony. Nie wiadomo, kto będzie narażony na uciążliwości i jakie. Ile pieniędzy dostaną mieszkańcy za swoje nieruchomości? Nie wiadomo. Według jakich metod będzie przeprowadzona wycena? Nie wiadomo. Gdzie będą nieruchomości zastępcze, o których mówiono 2 lata temu? Nie wiadomo. Kiedy będzie wiadomo? Też nie wiadomo.

W tej sytuacji chcielibyśmy przedstawić krótkie podsumowanie. Na dziś nie mamy wrażenia, że spółka Centralny Port Komunikacyjny czy też strona rządowa chciałyby coś efektywnie ze społeczeństwem skonsultować. Spotkania się odbywają, przedstawiciele spółki mają dla nas czas, natomiast nie mamy wrażenia, że są oni wyposażeni w pewną decyzyjność, która pozwalałaby im prowadzić ze społeczeństwem rzeczywiste konsultacje.

Jak powiedziałem, w ciągu 2 lat od ogłoszenia lokalizacji mieszkańcom nie przedstawiono żadnej propozycji ani żadnej oferty. Żadnej oferty nie przedstawiono także samorządom, o czym już powiedział pan wójt, czyli nie wiemy czy jednostki samorządu terytorialnego, jakimi są gminy, będą istnieć i czy skorzystają na tej inwestycji, czy stracą.

Przechodzę do pytań. Chciałbym zapytać pana ministra, kiedy zaczną się efektywne konsultacje, o które prosimy i na które liczymy. Nie chcę powiedzieć, że dotychczasowe były fasadowe, ale jak dotychczas nie były one efektywne. Chciałbym także zapytać, kiedy będzie kompleksowa oferta dla mieszkańców.

Wcześniej było pytanie pana ministra Grabarczyka o koszty. Udzielona odpowiedź była moim zdaniem niekompletna, ponieważ koszty prowadzenia tego projektu to nie tylko koszty finansowe. Już na etapie planowania prowadzicie państwo ten projekt olbrzymim kosztem społecznym. Na tym greenfieldzie, panie ministrze, mieszka 28 tys. osób. Tyle liczy społeczność tych trzech gmin. Te osoby od ponad 2 lat żyją w wielkim stresie i stanie zaniepokojenia, ponieważ nie wiedzą, gdzie będą mieszkać w przyszłości, w tym miejscu czy nie, czy otrzymają godziwe i sprawiedliwe wynagrodzenie za swoje nieruchomości, czy nie.

W związku z tym chciałbym też zapytać, a w ogóle to zaprosić pana ministra na spotkania Rady Społecznej. Najbliższe odbędzie się w pierwszym tygodniu marca i zapraszam zarówno pana, jak i pana prezesa Wilda. Teraz moje pytanie: Czy możemy liczyć na panów obecność, żebyśmy mogli zacząć prawdziwe, efektywne konsultacje? Termin dopasujemy do panów kalendarza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Powoli będziemy już kończyli posiedzenie, bo za chwilę musimy zwolnić salę, ale myślę, że pan minister będzie chciał w kilku słowach odnieść się do tych problemów i pytań, które pojawiły się w ostatniej turze. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Przepraszam od razu, że będę odpowiadał skrótowo i z prędkością może nie tyle karabinu, bo to chyba nie najszczęśliwsze porównanie. W ogóle wydaje mi się, że przede wszystkim mamy pewien problem koncepcyjno-komunikacyjny, z którego wynika szereg nieporozumień. Jeżeli – co ja szanuję –mówi pan, że od 2 lat mieszkańcy nie wiedzą, czy ktoś będzie się musiał wyprowadzić, czy nie, to dlaczego tego nie wiedzą? Bo jeszcze nie ma prawomocnego pozwolenia na budowę w określonym miejscu. Na tym etapie takiego pozwolenia nigdy nie ma i być nie może, ponieważ nie ma decyzji środowiskowej. To jeszcze nie jest ten etap inwestycji, który wskazywałby na bardzo konkretną lokalizację pasa, terminala itd.

To, że ci mieszkańcy, co niewątpliwie jest pewnym stanem obiektywnym i ja z tym nie polemizuję, że oni mają takie właśnie poczucie zawieszenia czy braku informacji, wynika paradoksalnie z komunikacyjnej otwartości projektu. Bo jaka była alternatywa? Że przyjdziemy i z góry narzucimy jakieś rozwiązania, tzn. tu pas, tu terminal, tu droga i wtedy rzeczywiście każdy od razu wie, czy będzie wysiedlony, czy nie będzie, ale my nie chcemy tego robić.

Proszę przyjąć, zawsze wszystkich o to proszę, także pana prezydenta, że jeżeli mówię, iż jest zlecone opracowanie, a jego wynik będzie w czerwcu i na jego podstawie zapadnie ostateczna decyzja, co dalej z Okęciem, to tak naprawdę jest. Nie ma żadnego ukrytego, tajnego planu pozostawienia lotniska wojskowego i dla VIP-ów. Nic takiego nie zostało zdecydowane i nie można powiedzieć, że tak na pewno będzie i pod to planuje się dalsze działania. My naprawdę czekamy na wynik rzetelnej analizy, która nam pokaże i oceni kilka wariantów. Na tej podstawie dokonamy wyboru.

Podobnie jak mówimy tutaj, właśnie dlatego mówimy o tym z dużym wyprzedzeniem, na samym początku projektu, kiedy siłą rzeczy, jakby z naturalnego cyklu megaprojektu wynika, iż operujemy na dużym poziomie ogólności i stopniowo, kolejnymi dokumentami, kolejnymi etapami konsultacji będziemy zawężać, aż dojdziemy do konkretnej lokalizacji. To, co zaproponujemy w tegorocznej nowelizacji, to będzie dodatkowy ekstramechanizm szybszego wykupu na zasadzie dobrowolnej, uruchomiony jeszcze przed określeniem dokładnej co do joty lokalizacji i stopnia nachylenia pasa, z którego wynika obszar ograniczonego użytkowania itd. Jeżeli ktoś, kolokwialnie mówiąc, chce mieć wcześniej spokój i chce mieć jasną sytuację, to może zadziałać z wyprzedzeniem większym, podkreślę to jeszcze raz, niż przy każdym analogicznym procesie inwestycyjnym. Jeśli taka będzie wola tej osoby, to będzie ona mogła porozmawiać o sprzedaży nieruchomości wcześniej i w ten sposób z wyprzedzeniem wyjaśnić swoją sytuację. Wyjaśnić wcześniej. Nie później niezwykle, tylko wcześniej. Dlatego nie mogę się zgodzić z tezami, że niewiele się dzieje, czy że mamy jakiś szczególnie długi stan zawieszenia. Moim zdaniem jest wręcz przeciwnie.

Rada konsultacyjna powstała 8 miesięcy temu. Odbyła 8 dużych spotkań i 8 spotkań roboczych. Przyjęliśmy szereg uwag. Jeżeli państwo macie poczucie, że nic z nich nie zostało zrealizowane, to… Każdy z posłów, który brał udział w procesie legislacyjnym, wie, ile on trwa, zwłaszcza kiedy mamy jeszcze uzgodnienia na poziomie ministerialnym. Nie mogę państwu pokazać projektu, który nadal jest w konsultacjach wewnątrz ministerstwa. Dopiero kiedy sami ze sobą wszystko uzgodnimy, usuniemy rzeczy, które są sprzeczne z prawem, unijnymi regulacjami itd., to przyjdzie moment, aby ten projekt pokazać publicznie. Teraz, mimo że jest on nieostateczny, funkcjonuje już jako ostateczny i znów mamy takie zapętlenia. Oczywiście mógłbym jakąś jego wersję, jakiś draft od razu pokazać, ale wtedy mógłby się pojawić słuszny zarzut, że coś nim obiecaliśmy, a ostatecznie, za parę miesięcy mówimy, że jednak tak nie będzie. Dlatego musimy najpierw przygotować projekt wewnętrznie i zaręczam, że kiedy będzie on już gotowy,

to zostanie przesłany do Rady Społecznej, aby poznać jej opinię i wtedy znajdą się w nim niektóre z postulatów, jakie rada zgłaszała.

Wszystko ma jednak swoją kolej. Na razie posuwamy się do przodu skutecznie, bez zbędnych opóźnień. Kolejności wykonywania pewnych rzeczy nie da się jednak zamienić. Nie można wypuścić publicznie projektu, który nie został skonsultowany wewnątrz resortu i nie zostały zweryfikowane jego podstawowe parametry zgodności z porządkiem prawnym polskim i europejskim. Musi to potrwać parę miesięcy, zanim coś zostanie przygotowane na tyle dobrze, aby mogło zostać pokazane publicznie.

Jeżeli chodzi o zaproszenie, to oczywiście tak, jak najbardziej, zresztą już wcześniej mówiłem, że bardzo chętnie i jest to tylko kwestia dogrania kalendarza. Mam pewność, że to nastąpi.

Przepraszam, że tak chaotycznie i nie po kolei, ale to wynik pośpiechu. Padło pytanie skąd…

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie ministrze, nie zdąży pan i tak już odpowiedzieć na wszystkie pytania.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Nie zdążę… To się zasmuciłem.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Ja też. To tylko znaczy, że 3 godziny na dyskusję o Centralnym Porcie Komunikacyjnym to za mało.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Jeszcze tylko jedna mała uwaga. Wszystkie rzeczy, na które słusznie wskazał pan wójt, stanowią elementy przygotowania inwestycji, tzn. drogi dojazdowe, infrastruktura towarzysząca itd. Najpierw w master planie, a potem w konkretnych projektach będą one uszczegóławiane i państwu komunikowane. Dopóki nie ma master planu, czyli nie wiemy, gdzie pas, pod jakim kątem nachylenia i gdzie terminal, to trudno przesądzać, którędy dokładnie poprowadzi droga tymczasowa, która musi być wybudowana, żeby ruszyła budowa. To są sprawy oczywiste, powiązane i to wszystko będzie.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Spotkamy się na Radzie Społecznej i będziemy dalej dyskutować.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Właśnie. Bardzo ważne jest to, żeby ten dialog był prowadzony i chyba trochę tak w duchu, na który zwraca uwagę strona społeczna, zarówno pan wójt, przedstawiciel Rady Społecznej, jak i pan prezydent, bo musimy być życzliwi. Z taką życzliwością pan minister i pana współpracownicy spotkali się dziś na posiedzeniu Komisji. Prosimy o ekwiwalentne traktowanie wszystkich, którzy są zaangażowani w ten proces, bo wyzwanie jest naprawdę wielkie.

Proszę pamiętać o odpowiedzi na pytania, o które posłowie prosili na piśmie. Niestety, przedstawiciela LOT nie mogę już dopuścić do głosu, podobnie jak pana inżyniera, ale będziemy kontynuowali tę dyskusję. Namówię przewodniczącego, żebyśmy zaczęli właśnie od tych informacji, bo one są kluczowe.

Zamykam dyskusję. Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Dziękuję wszystkim uczestnikom. Informuję, że protokół posiedzenia będzie wyłożony w sekretariacie Komisji.

Zamykam obrady.